



JAKIEJ STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU POTRZEBUJEMY?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Spis treści

ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z E-SPOTKANIA	1
ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA Z DEBATY PT. TECHNICZNE I ZDROWOTNE SKUTKI WPROWADZENIA SCT	6
ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z DEBATY PT. SPOŁECZNE I EKONOMICZNE SKUTKI WPROWADZENIA SCT	10
ZAŁĄCZNIK 4 – KONSULTACJE Z MŁODZIEŻĄ	16
ZAŁĄCZNIK 5 – NADESŁANE MAILE I PISMA	24
ZAŁĄCZNIK 6 – OPINIE PRZEKAZANE ZA POŚREDNICTWEM E-FORMULARZA	52
Odpowiedzi na pytanie nr 1	52
Odpowiedzi na pytanie nr 2	202
ZAŁĄCZNIK 7 – Opinie zgłoszone w formularzu papierowym	400
Odpowiedź na pytanie nr 1	400
Odpowiedź na pytanie nr 2	402

Co do zasady, w dokumencie zachowano pisownię oryginalną. Wszelkie zmiany redakcyjne wynikają z dbałości o dostępność tekstu.



ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z 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 Skwirtniańska – 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 UMW.

Konsultacje moderował Tadeusz Mincer ze wsparciem merytorycznym ze strony Jana Chrzana.

Spotkanie rozpoczęło się od krótkich wypowiedzi zaproszonych przedstawicieli i przedstawicielek UMW, potem nastąpiły pytania i odpowiedzi.

Pytania zadane podczas e-spotkania

Zachowano pisownię oryginalną.

L.p.	Opinia
1	Skąd pomysł, że potrzebujemy jakiegokolwiek strefy czystego transportu?



L.p.	Opinia
2	Dzień dobry, jakiej? Najlepiej takiej, gdzie nie będzie w mieście ŻADNYCH aut.
3	Dlaczego uważamy, że potrzebujemy takiej strefy? Ja np. jestem przeciwko.
4	Nie potrzebujemy kolejnych mechanizmów budujących wykluczenia wśród ludzi.
5	"Lekka mainpulacja ...jakiej potrzebujemy...żadnej.
6	Na szczęście miasto dojrzało do wprowadzenia strefy, może właściciele smrodliwych samochodów przestaną nas truć.
7	Dlaczego auta z dożywotnią homologacją dopuszczającą do ruchu, mając mieć zakaz wjazdu do stref miejskich?
8	Dlaczego mieszkańcy (zameldowani w strefie) będą zmuszeni do wymiany auta?
9	Zakaz wjazdu elektryków do miasta bo nie potrafimy ich gasić
10	dlaczego mieszkaniec strefy nie będzie mógł wjechać własnym pojazdem?
11	Najlepiej zakazać wszystkiego
12	czy jest szansa, żeby w ogóle wyłączyć ruch samochodowy w mieście w najbliższym czasie? Jakie miasto ma na to pomysły?
13	Taaa... A co z innymi pojazdami spełniającymi normy spalanie a eliminowanych ze względu na swój wiek ?
14	Ile będzie kosztować wprowadzenie i obsługa stref?



L.p.	Opinia
15	Czemu reszta miasta nie będzie miała takiego problemu?
16	Dlaczego mam nie używać infrastruktury za które płacę podatki?
17	Miasto nie ma żadnych, komunikacja zbiorowa to nieśmieszny żart.
18	piję herbatkę i się zastanawiam jak to jest wydałem dużo pieniędzy na mieszkanie w centrum i na miejsce parkingowe a nie będę mógł z niego korzystać, nie stać mnie na nowe auto, a auto jest mi potrzebne tylko do wyjazdu ze strefy a nie do poruszania się po niej"
19	Czy nie lepiej przekazać środki na stworzenie stref osobom które chcą wymienić auto?
20	Kranówka jest dobra :) Strefy wykluczenia nie
21	Dlaczego miasto tak „pasywnie promuje” te konsultacje społeczne? Dlaczego mieszkańcy nie są zachęceni przez władze miasta do udziału w konsultacjach?
22	dokładnie tak! Skoro zakazuje się wjazdu samochodów z instalacją LPG do parkingów podziemnych, trzeba też zakazać wjazdu samochodom elektrycznym z powodu bezpieczeństwa właśnie.
23	Malinka, 6 letnia piękna dziewczyna o blond włosach, ubiera się na różowo. Jagódka 11 letnia dziewczyna lubiąca duże białe buty. Kazik ma 3 lata, jest najmniejszy z całej trójki Kazik, Malinka, Jagódka są rodzeństwem, lubią się razem bawić, ale często się kłócą. Nie mogą się nauczyć że rodzina jest najważniejsza. Kazik uwielbia żółty kolor, Malinka lubi Kicię Kocię,



L.p.	Opinia
	<p>Muminki i kolor różowy. Dopiero co nauczyła się nurkować, i uczy się pływać. Jagódka lubi Harrego Pottera, marzy że zostanie pisarką, uwielbia uczyć się na dualingo. Świetnie pływa i tańczy. Dlaczego planujemy wprowadzać mechanizmy wykluczające pewne grupy społeczne? Nie każdego stać na nowy samochód, a dla niektórych rodzin (np wielodzietnych), samochód to jedyny sensowny sposób komunikacji (ograniczenia w tramwajach np na liczbę miejsc wozków, eliminują możliwość transportu dla rodziny wielodzietnej). Często takie rodziny nie stać na nowy samochód, dlaczego zatem planujemy takie rodziny wykluczać?"</p>
24	<p>Moje dzieci mają problem z dojazdem do szkoły a urzędnicy tylko chcą decydować o strefach czystego transportu</p>
25	<p>W raporcie jest mowa o tym, że liczba aut, która została by wykluczona to około 5%? Na jaką datę te 5 % zostało wyliczone? Jaki będzie udział tych wykluczonych pojazdów np. W roku 2032? Czy ktoś to wyliczył?</p>
26	<p>czy miasto planuje przeprowadzić kampanię - np. za pośrednictwem rad osiedli, spółdzielni, wspólnot mieszkaniowych - żeby uświadomić ludzi, jak straszliwym problemem jest to, jak bardzo samochody nas trują?</p>
27	<p>Jako mieszkaniec, rodowity Wrocławianin z dziada i pradiada nie zgadzam się na wprowadzenie jakichkolwiek mechanizmów prowadzących do wykluczenia komunikacyjnego.</p>
28	<p>Czy nie mądrzej byłoby zająć się wyeliminowaniem piecy ""kopciuchów"" zamiast ograniczania ruchu samochodów?</p>



L.p.	Opinia
	Przecież to one bardziej trują. Obecnie większość aut spełnia przynajmniej normę Euro3 dla diesli, czy jest sens w ogóle wprowadzać strefy?

ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA Z DEBATY PT. TECHNICZNE I ZDROWOTNE SKUTKI WPROWADZENIA SCT

Debata odbyła się w godzinach 17:30–21:00 18.04.2023 r. (wtorek) w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34.

Wśród panelistów i panelistek wystąpili:

- Tomasz Stefanicki – zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności UMW
- dr hab. prof. Anna Janicka - Wydział Mechaniczny, Katedra Inżynierii Pojazdów, Politechnika Wroclawska
- dr. hab. n. med. Tomasz Zatoński - Prorektor ds. budowania relacji i współpracy z otoczeniem, kierownik Katedry i Kliniki Otolaryngologii, Chirurgii Głowy i Szyi, Uniwersytet Medyczny im. Piastów Śląskich we Wrocławiu.

Konsultacje moderował Tadeusz Mincer z Fundacji Na Rzecz Studiów Europejskich. Wsparcia merytoryczne udzielił Jan Chrzan i Adrian Bukowski.

W spotkaniu wzięło udział 41 osób.

Przebieg spotkania

Na samym początku spotkania Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonej Mobilności UMW opowiedział o planach miasta Wrocławia oraz podjętych działaniach związanych z poprawą jakości powietrza. Następnie prof. 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 DEBATY

Zachowano pisownię oryginalną.

L.p.	Opinia
1	Postulat o zmniejszenie natężenia ruchu w mieście.
2	Czy ma sens zakaz wjazdu pojazdom wysokoemisyjnym skoro nie ma zakazu węglowodorów?
3	Czy jest sens powstania SCT skoro we Wrocławiu jest gęsta zabudowa bez zieleni?
4	Czy miasto jest przygotowane na pożary aut elektrycznych w strefie SCT?
5	Czy Urząd Miasta liczy przyrost aut we Wrocławiu ?
6	Czy UM sprawdzało ile pojazdów spełnia normy spalania?
7	Jaki jest wpływ spalin na rozwój dzieci?
8	Czy miasto prowadzi politykę promocji ekologicznego transportu?
9	Gdzie gromadzi się tlenek węgla po opuszczeniu rury spalinowej?
10	Ile wydziela się cząstek stałych przy hamowaniu samochodu?
11	Jaki jest stan wentylacji miasta przez korytarze powietrzne?



L.p.	Opinia
12	Czy miasto ma jakieś plany odnośnie wentylacji miasta przez korytarze powietrzne?
13	Ile cząstek stałych produkują wrocławskie autobusy?
14	Ilu wrocławskich radnych miejskich uczestniczy w konsultacjach odnośnie SCT?
15	Jaki wpływ na zdrowie mieszkańców będzie miał serwis samolotów Ryanair
16	Który z wariantów SCT wpłynął by najefektywniej na zmniejszenie negatywnych efektów ze spalin?
17	Czy koszty jakie będą musieli ponieść mieszkańcy przez SCT realnie wpłynęłyby na poprawę środowiska? chid
18	Czy UM ma realny plany związane z wentylowaniem miasta?
19	Dlaczego SCT ma obejmować tylko centrum?
20	Czy prędkość ma znaczenie w przypadku emisji zanieczyszczeń przez samochód?
21	Czy jest możliwość wprowadzenia strefy wyłączonej z ruchu samochodowego zamiast SCT?
22	Czy w strefie SCT można wprowadzić strefę wyłączoną z ruchu samochodowego?
23	Czy będzie istniała alternatywa dla osób uboższych jeżdżących starymi samochodami



L.p.	Opinia
24	Dlaczego nie zostanie SCT poszerzone do obwodnicy śródmiejskiej?
25	Jaki był budżet na kampanię SCT?
26	Czy był kontakt z NGO w sprawie konsultacji SCT?
27	Czy był kontakt z radnymi miejskimi w sprawie konsultacji SCT?
28	Propozycja przyspieszenie komunikacji zbiorowej, aby była bardziej konkurencyjna z samochodami osobowymi
29	Jaka jest różnica między LPG a CNG?
30	Dlaczego LPG zostało wykluczone wjazdu do SCT a CNG nie?
31	Czy będzie wsparcie dla firm kurierskich w sprawie budowy hubów przeładunkowych między samochodami a rowerami cargo?
32	Czy Antwerpia jest dobrym miastem do porównywania z Wrocławiem?
33	Jak ma się Konstytucja do SCT?
34	Dlaczego ze względu na wiek będzie ograniczenie wjazdu do SCT?
35	Jaki jest procent starych samochodów w ruchu samochodowy we Wrocławiu?
36	Postulat wprowadzenia poboru opłat za wjazd do miasta
37	Czy przed wjazdem do SCT będą dodatkowe miejsca parkingowe?
38	Gdzie będzie można zaparkować przed SCT?



L.p.	Opinia
39	Ile P&R może zagwarantować miasto po wprowadzeniu SCT?
40	Czy nie lepiej poczekać aż mieszkańcy sami zmienią samochody na nowsze?
41	Ile punktów zostanie wprowadzonych z agendy fit for 55?
42	Dlaczego zostaną przeprowadzone konsultacje a nie referendum?
43	Dlaczego w broszurze znalazło się badanie SPPA?
44	Dlaczego prawo miejscowe nie może być objęte referendum?
45	Pytanie o możliwość spotkania się z autorami badań dotyczących SCT?

ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z DEBATY PT. SPOŁECZNE I EKONOMICZNE SKUTKI WPROWADZENIA SCT

Debata odbywała 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 – radna Osiedla Stare Miasto i Radna Miejska,
- Paweł Puławski – Wrocławscy Kurierzy Rowerowi,
- Tomasz Stefanicki – Zastępca Dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności UMW.



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

Spotkanie rozpoczęło się od krótkich wypowiedzi zaproszonych gości, którzy swoje wystąpienia koncentrowali wokół tematu społecznych i ekonomicznych skutków wprowadzenia strefy czystego powietrza. 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. Eksperci i ekspertki przez całe spotkanie starali się wyjaśniać wątpliwości, a przedstawiciele Fundacji moderowali spotkanie oraz notowali wszelkie opinie.

OPINIE ZEBRANE PODCZAS DEBATY

Zachowano pisownię oryginalną.

L.p.	Opinia
1	Wyniki badań wcale nie stwierdzają, że to samochody stanowią problem, jeśli chodzi o zanieczyszczenie powietrza
2	W innych krajach nie wykorzystuje się samochodów elektrycznych do transportu towaru.
3	Jak normy euro są ustalane?
4	Powinniśmy się skupić na rozwoju transportu zbiorowego, przyczyną emisji nie są tylko samochody, ale musimy podjąć wszelkie działania, aby poprawić jakość powietrza, krok po kroku
5	Starsze auta wcale nie generują tak dużej ilości zanieczyszczeń
6	Problem leży w dużych, nowych autach, które mają duże silniki, a nie w małych autach, nawet jeśli są nieco starsze



L.p.	Opinia
7	Może powinniśmy gdzieś indziej szukać sposoby ograniczenia emisji, a nie w ograniczeniu ruchu samochodowego. We Wrocławiu wciąż jest bardzo dużo kopciuchów, które generują bardzo dużo zanieczyszczeń
8	Do przeprowadzenia badań zaproszono tzw. Polskie stowarzyszenie paliw alternatywnych, które nie jest neutralne w przypadku kwestii SCT lobbują, więc badania nie są wiarygodne i nie można ufać ich wynikom.
9	Porównanie Berlina do Wrocławia nie jest dobrą drogą, nastąpi ogromny spadek gospodarczy przez wprowadzenie strefy, małe lokalne sklepy stracą klientów, wzrosną koszty obsługi. Nie ma można ludzi dobijać, mamy i tak ciężką sytuację
10	Urządzenia do prowadzenia badań, zostały zlokalizowane przy budowie, co zakłamało wyniki;
11	Czy komunikacja miejska będzie na tyle wydolna, aby obsłużyć wszystkich mieszkańców? Już teraz są ogromne problemy w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej – spóźnienia, zapełnione autobusy itd.
12	Musimy się obudzić, bo inaczej ta tyrania będzie postępować. Ludzie są zmęczeni, przez ostatnie trzy lata ludzie byli wyłącznie ograniczani, tracili majątek i zdrowie.
13	Mamy dość ekspertów, którzy nie potrafią odpowiedzieć na pytanie, jakie jest przełożenie ograniczeń na środowisko
14	mamy dość zachwalania SCT przez lobbystów



L.p.	Opinia
15	Pani (Jolanta Niezgodzka) najpierw sugeruje, że parkujące auta przeszkadzają, a potem mówi o czystości powietrza. O co tak naprawdę chodzi?
16	Miasto sprzedaje tereny deweloperom, a potem próbuje rozwiązać problemy transportowe. Transport miejski jest poszatowany, niewydolny.
17	Na jesieni jest więcej zanieczyszczeń, wtedy też przedłużają się remonty dróg i robią się korki, dlatego też te zanieczyszczenia są wyższe. Drastycznie zwiększyły się dwutlenki, kiedy wprowadzono bus pas. Najpierw trzeba sprawdzić, dlaczego tak wzrosły zanieczyszczenia, a potem wprowadzać ograniczenia
18	Może powinniśmy stopniowo wprowadzać ograniczenia, a potem sprawdzać czy to w ogóle działa. Niemcy już się wycofują ze SCT
19	miasto burzy, aby zaraz sprzedać deweloperom i postawić nowe budynki
20	transformacja jest dla ludzi, a nie ludzie dla transformacji
21	czy wprowadzanie ograniczeń w obecnej sytuacji społeczno-ekonomicznej jest zasadne?
22	kiedy Wrocław kupi elektryczne autobusy? W Krakowie, gdzie wprowadzono SCT, prawnicy złożyli wniosek, aby zaskarżyć SCT – zostało złożonych mnóstwo wniosków. Rzecznik Praw Obywatelskich ma się temu przyglądać;



L.p.	Opinia
23	Dlaczego jeden gaz nie jest wyłączony, a ten drugi tak? (chodzi o LPG i CNG)
24	prof. Brah, prowadzi zajęcia ze studentami, wychodzi ze studentami na skrzyżowanie i liczą ile osób siedzi w samochodach osobowych. Wychodzi, że jest to średnio średnio 1,5 osoby. W tym samym czasie sprawdzane są przepływy w komunikacji miejskiej, ona jest w większości zapełniona. Jak powinno się ograniczyć ruch samochodowy? Powinno się zrobić strefą całkowicie zamkniętą? Co Pani (Jolanta Niezgodzka) myśli o tym, aby to wprowadzić?
25	Jestem radną osiedla Brochów, jako matka i mieszkanka, jakim cudem korzystając z jakiegokolwiek komunikacji miejskiej miałabym dotrzeć do osób, które mnie potrzebują w ramach pracy zawodowej? Transport publiczny nie jest w stanie sprostać moim oczekiwaniom, osiedla się rozbudowują, ale infrastruktura się nie rozwija. Władze o tym nie myślą
26	jakie są alternatywy? Ilu Radnych Miejskich zostało poinformowanych o tym spotkaniu? Jakie były ich odpowiedzi? Jakie realne działania są podjęte?
27	Czy raport będzie upubliczniony?
28	Chcę mieć możliwość zaparkowania auto pod swoim domem, a państwo mi zabraniają
29	Czy były rozważane alternatywne warianty? Są alternatywne rozwiązania dla osób, które wszędzie jeżdżą samochodem. Mieszkałem w Londynie 11 lat, tam komunikacja miejska jest lepiej dostępna, wprowadzono opłaty za wjazd. Wprowadzono SCT;



L.p.	Opinia
30	brozura, nie ma zawartych samochodów spoza Wrocławia, a przecież takich ludzi jest mnóstwo. Dlaczego nie ma o tym mowy?
31	W brozurce jest napisane, że celem strefy jest wymienienie aut starych, na nowe?
32	Czemu w centrum nie wprowadzimy zakazu parkowania?
33	mieszkaniec Szczepina, mam pytanie do raportu – w raporcie jest informacja o samochodach LPG, często ludzie kupując samochody, montując LPG korzystają z opcji ekonomicznych. W tym raporcie LPG jest bardziej trujący niż paliwa, a to nie prawda. Są one bardziej ekologiczne, dlaczego więc użytkownicy LPG nie mogą wykorzystywać swoich aut skoro są ekologiczne?
34	Chcemy poprawy powietrza w centrum, a wokół Rynku są prawie same zakazy skrętu w lewo, co wydłuża drogę. Czasami muszę objechać cały Rynek, aby gdzieś dojechać
35	Na tym spotkaniu brakuje przedstawicieli dużych rodzin, osób starszych, przedsiębiorców
36	Miasto powinno się zastanowić, dogadać z PKP. Czemu nie możecie tego zrobić?
37	Ograniczcie prawo do wolności ludziom, tą strefą
38	Czy miasto dysponuje danymi, jaka część miasta jest dla samochodów, a jaka dla ludzi? Zestawienie dróg, powierzchni parkingów itd.
39	jestem właścicielem dużej korporacji taxi, jest oparta na pojazdach hybrydowych, gdybym patrzył tylko na czubek własnego nosa to



L.p.	Opinia
	bym pewnie piał na punkcie tego pomysłu, brakuje dyskusji na temat wprowadzania poszczególnych decyzji i ich konsekwencji. Czy UM jest gotowy na falę pozwów? Te zmiany wpłyną negatywnie na wiele przedsiębiorstw
40	Jak Państwo dzisiaj, mogą dokładać kolejny aspekt, który jeszcze bardziej utrudni przedsiębiorcom i zwykłym ludziom funkcjonowanie? Rozpocznie się zubożanie społeczeństwa. Szara strefa się rozrośnie
41	Bycie eko jest spoko, ale jest to dla zamożnych. Sami państwo to pokazują, likwidując zielone przestrzenie. Dlaczego państwo nie zaczną od siebie w byciu eko?
42	miasto nie jest w stanie sprostać oczekiwaniom mieszkańców dot. transportu, przedszkoli, szkół itd.
43	mamy tragiczne powietrze, polepszenie jego jakości jest w naszym interesie. Ambitny wariant jest jedynym możliwym i skutecznym
44	czy katalizatory w autobusach są wymieniane co 120 tys. tak jak powinny?

ZAŁĄCZNIK 4 – KONSULTACJE Z MŁODZIEŻĄ

Konsultacje dzieci i młodzieży odbywały się równolegle 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.

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

- Warsztaty konsultacyjne przeprowadzone w XII Liceum Ogólnokształcącym 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. Wzięło w nim udział ok. 150 osób. Podczas spotkania przedstawiciel Urzędu Miasta, Tomasz Stefanicki, zaprezentował założenia SCT, a następnie odpowiedział na pytania uczestników i uczestniczek, którzy mogli zapisać swoją opinię na kartce, 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 osób, które wypowiedziały się w konsultacjach, pozostawała sceptyczna wobec pomysłu wprowadzenia strefy. Obawiano się, że konieczność wymiany aut dotknie osoby najbiedniejsze i starsze, co 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 ok. **237** osób. Ich opinie zostały włączone do zestawienia wszystkich opinii.

OPINIE ZEBRANE PODCZAS SPOTKANIA Z MŁODZIEŻĄ

Zachowano pisownię oryginalną.

Opinie nt. korzyści z wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów

L.p.	Opinie
1	Dzięki wprowadzeniu strefy poprawi się jakość powietrza we Wrocławiu, ograniczy się emisję toksycznych spalin, poprawi się stan środowiska.
2	Dzięki wprowadzeniu strefy uda się pozbyć starych samochodów z przestrzeni centrum miasta.
3	W projekcie nie ma żadnych korzyści.
4	Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu dla pieszych i mieszkańców.



L.p.	Opinie
5	Ochrona zabytkowych budowli przed uszkodzeniami związanymi ze smogiem
6	Promocja ekologicznych rozwiązań wśród społeczeństwa. Rosnąca świadomość wpływu jednostki na środowisko.
7	Jest to szansa na rozwój MPK - zakup nowych pojazdów, zwiększenie liczby połączeń w SCT.
8	Mieszkańcy częściej będą wybierali alternatywne formy komunikacji jak rowery czy hulajnogi.
9	Mniej starszych osób w samochodach (często z powodu wieku stwarzają oni zagrożenia na drodze)
10	Ludzie, którzy nie mają jak dojechać do celu bez samochodu będą więcej spacerować (promocja aktywności fizycznej)
11	Na rozwiązaniu tym skorzystają zwierzęta.
12	Umożliwi to zwiększenie obszaru terenów zielonych.
13	Jest to forma dostosowania się do standardów Unii Europejskiej.
14	Zmniejszy się natężenie ruchu w mieście. Im mniej aut w centrum tym mniej spalania, obniżone będą też wydatki na utrzymanie dróg, a budowa dróg i ich utrzymanie też emituje spalinę

Opinie nt. zagrożeń wynikających z wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów



I.p.	Opinie
1	Dla niektórych mieszkańców centrum wprowadzenie strefy może oznaczać wykluczenie transportowe (nie będą mogli np. przetransportować zwierzęcia, mebli).
2	Wielu osób nie stać na zakup nowego auta - są to najczęściej osoby starsze, niezamożne. Nie wszystkie będą miały możliwość skorzystania z komunikacji publicznej.
3	Należy rozważyć czy komunikacja publiczna odpowie na potrzeby osób, które będą musiały się na nią przesiąść. Należy również zaplanować parkingi na granicy strefy. Wielu uczniów i uczennic obawiało się przepełnienia autobusów i tramwajów, które już obecnie są zatłoczone i niepunktualne.
4	Wprowadzenie SCT może spowodować zwiększenie korków poza jej obszarem, co powoduje zwiększoną emisję spalin.
5	Wprowadzenie SCT może utrudnić funkcjonowanie małych firm w centrum miasta.
6	Przeprowadzenie strefy przez obwodnicę śródmiejską (ul. Hallera i inne) oznacza wykluczenie samochodów jadących tranzytem w tej okolicy. Jest to ważna droga w kontekście utrzymania płynności ruchu w mieście i powinna znaleźć się poza obszarem wariantu 2.
7	Im większy jest obszar strefy czystego transportu, tym większe niezadowolenie społeczne będzie generować. Większy obszar strefy spowoduje również zwiększenie korków poza nią. Należy brać te kwestie pod uwagę. Aby ograniczyć sprzeciw społeczny można wprowadzić opłaty za poruszanie się starszymi autami.



I.p.	Opinie
8	Naklejki to problematyczne rozwiązanie - jest mniej efektywne niż kamery, inna też będzie motywacja kierowców (nie będzie pewności otrzymania mandatu, która wystąpi przy kamerach).
9	Można rozważyć zwiększenie liczby buspasów w strefie (pamiętając o ryzyku zwiększenia korków, które może to wygenerować, a w rezultacie zwiększeniu liczby spalin).
10	Oznakowanie strefy powinno być większe i bardziej wyraźne niż znak drogowy; nie będzie on czytelny dla obcokrajowców; należy również oznakować strefę w miejscu, która pozwoli na zawrótce, aby do niej nie wjechać; pojawił się pomysł wieszania informacji o strefie na słupach z oświetleniem; strefę można by też oznaczać bramkami lub też wprowadzić migające światło przy znaku informującym o niej.
11	Przy wprowadzaniu strefy powinny pojawić się patrole policji i straży miejskiej informujące o niej kierowców.
12	Należy przeprowadzić szeroką akcję promocyjną i informacyjną dotyczącą strefy- w telewizji, prasie, na billboardach, w radio i mediach społecznościowych.
13	Wprowadzanie strefy powinno wiązać się z edukowaniem kierowców - mogą przechodzić szkolenia uzupełniające przy okazji odnawiania prawa jazdy. W ramach edukacji mandaty za naruszenie strefy nie powinny być początkowo wysokie - powinny mieć charakter pewnego pouczenia, nie realnej kary.
14	Produkcja aut elektrycznych również nie jest ekologiczna.



I.p.	Opinie
15	Projekt będzie kosztowny. Wyrobienie naklejek na wjazd do strefy wiąże się z dodatkowymi procedurami, a ich egzekwowanie może być trudne
16	Zastosowanie kamer zamiast naklejek może naruszać prawo do prywatności mieszkańców.
17	Inwestycja ta jest zbędna w obliczu decyzji UE o zakazie sprzedaży samochodów spalinowych do 2035 roku.
18	SCT może wykluczyć osoby spoza Wrocławia - turystów, osób z terenów podmiejskich, cudzoziemców.
19	Wprowadzenie SCT spowoduje spadek cen na rynku starszych aut.
20	Istnieją obawy co do komfortu podróżowania dla pokolenia millenialsów i starszych (potencjalna zmiana komfortu jazdy na gorszy).

Pytania, które zadano podczas spotkania

I.p.	Opinia
1	Czy naklejki z kategorią samochodu będą płatne?
2	W jaki sposób mają się naliczać mandaty? Jednorazowo przy wjeździe do strefy? Dziennie? Czy nie rodzi to ryzyka, że bardziej opłacalny będzie jednorazowy wjazd do strefy niż zakup nowego samochodu?
3	Jak będzie wyglądała kwestia komunikacji miejskiej? Czy miasto ma budżet na rozbudowywanie miejskiej sieci komunikacyjnej? Jakie są plany?



I.p.	Opinia
4	Co z samochodami, które wjeżdżają do miasta zewnątrz?
5	Co z ludźmi, którzy poza swoimi samochodami nie mają innej opcji dojazdu (obrzeża miasta, przedmieścia) np. Kiełczów?
6	Czy tylko osoby "zamożne" będzie stać na wymianę auta, co z ludźmi, których na to nie stać?
7	Co z ludźmi mieszkającymi w strefach objętych ograniczeniem - skoro mandaty naliczają się automatycznie (przez kamery), zaparkowanie samochodu pod domem równa się z mandatem? Będą miejsca parkingowe poza strefą? Czy obrzeża nie będą wtedy zakorkowane i zanieczyszczone?
8	Czy turystów też obejmie kara pieniężna?
9	Co ze starszymi osobami mieszkającymi w strefie (posiadających stare auta i brak funduszy)?

Konkluzje

1. MRMW: Strefę można by wprowadzić na zasadzie poszerzania - zacząć od wariantu 1, który nie wzbudzi kontrowersji i stopniowo przyzwyczajając kierowców do niej. Wówczas ograniczy się liczbę kontrowersji. Jeżeli chodzi o wariant dotyczący emisji spalin, to wszyscy członkowie komisji zgodzili się, że wprowadzić należy wariant ambitny. Wariant 2 i 3 są problematyczne ze względu na wysoką liczbę mieszkańców na tym obszarze.
2. 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 jednak



zostać przeznaczone na inne proklimatyczne inwestycje, w szczególności rozwój transportu zbiorowego.

3. Uważamy, że nie powinno się ograniczać ludzkich praw do transportu lecz tworzyć REALNE alternatywy dla samochodów. W związku z powyższym NIE POPIERAMY SCT w obecnej formie. O ile wyjęcie ścisłego centrum z transportu ma sens, to reszta miasta nie powinna być ograniczona.
4. SCT to świetne rozwiązanie w walce z zanieczyszczeniem powietrza we Wrocławiu. Jednak aby to sprawnie funkcjonowało wypadałoby usprawnić ekologiczny transport .
5. Żeby wprowadzić SCT należałoby usprawnić komunikację miejską: więcej tramwajów, autobusów, częstsze godziny przyjazdów, wydzielone pasy dla środków komunikacji oraz rewizja rowerów miejskich i hulajnóg (naprawa, odrestaurowanie).
6. Objęcie obszaru w wariancie I wariantem 3 (ambitnym) lub też objęcie obszaru w wariancie II wariantem 1 (ostrożnym).

ZAŁĄCZNIK 5 – NADESŁANE MAILE I PISMA

Pismo 1

Uchwała nr XXIV/128/23-

Rady Osiedla Tarnogaj z dnia 9 kwietnia 2023 r.

W sprawie: opinia w sprawie Strefy Czystego Transportu:

Na podstawie § 6 pkt. 1, 2 i 3 Statutu Osiedla Tarnogaj z dnia 20 maja 2021 r.

Rada Osiedla Tarnogaj uchwała, co następuje:

§ 1

Rada Osiedla Tarnogaj wnosi o objęcie Osiedla Tarnogaj Strefą Czystego Transportu.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

§ 3



Realizację uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu Osiedla.

Pismo 2

UCHWAŁA NR XXII/126/23

RADY OSIEDLA SZCZEPIN z dnia 11 kwietnia 2023 r. w sprawie zajęcia stanowiska w konsultacjach społecznych „Jakiej Strefy Czystego Transportu potrzebujemy?”

Na podstawie § 6 pkt. 1, 3, lit. b, 6 Załącznika do uchwały Nr XXXVIII/1012/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2021 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Szczepin (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskie) Rada Osiedla Szczepin uchwala, co następuje:

§ 1.

1) Rada Osiedla Szczepin rekomenduje Wariant I dotyczący obszaru SCT.

2) Rada Osiedla Szczepin rekomenduje Wariant ostrożny dotyczący kryteriów wjazdu do strefy.

§ 2.

Realizację uchwały powierza się Zarządowi Osiedla Szczepin.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie:

Podczas podejmowania decyzji o rekomendowanych wariantach, Radni większością zdecydowali o wykluczeniu sprzeciwu wszystkim wariantom i oddawali po jednym głosem na wariant dotyczący obszaru i jednym głosem na wariant dotyczący kryteriów wjazdu do strefy. Głosowanie odbyło się w trybie jawnym zwykłą większością głosów. Radni w wypowiedziach i wewnętrznym



głosowaniu kierowali się interesem mieszkańców Osiedla, głównie argumentując obciążenie finansowe, jakie poniesie uboższa część lokalnej społeczności posiadająca starsze pojazdy wykorzystywane „okazjonalnie”. W części tej ujmowano głównie osoby starsze jeżdżące pojazdem na zakupy lub cmentarz. Podjęto również w dyskusji temat dofinansowania wymiany pieców węglowych i braku takiej pomocy w przypadku konieczności wymiany pojazdu, w sytuacji, kiedy dotyczy to tego samego aspektu ekologicznego. Kolejnym argumentem podniesionym w dyskusji był brak dobrych połączeń komunikacji miejskiej lub niewystarczająca ich ilość w sytuacji wymuszonego przejazdu przez „Strefę” w szczytowych godzinach obciążenia.

Pismo 3

Wniosek

Wniosek do Strefy Czystego Transportu – Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocław

Popieramy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) w najbardziej ambitnym wariantcie.

Strefa Czystego Transportu powinna być jednym z elementów szerokiej polityki mającej na celu poprawę jakości powietrza w Wrocławiu.

W załączeniu przedstawiamy wnioski do projektu Strefy Czystego Transportu:

1. Wyznaczenie Strefy w granicach Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Wszyscy mieszkańcy Wrocławia mają prawo do czystego powietrza, dlatego nie możemy tego prawa ograniczać do centrum miasta.
2. Przedstawienie wpływu SCT na stan powietrza w mieście: lokalnie i globalnie. Prognozę oraz rokrocznie: wyniki z danego roku oraz prognoza na kolejny.



3. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób z niepełnosprawnościami, przypisywanymi do osoby, nie do auta.
4. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób urodzonych przed 1 stycznia 1955 roku, przypisywanymi do osoby, a nie do aut
5. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdy historycznych, tj. pojazdów co najmniej 40-letnich, mających szczególną wartość historyczną i zarejestrowanych jako pojazdy zabytkowe
6. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdów specjalnych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury
7. Stworzenie pakietu zachęt do przesiadania się z aut na alternatywne środki transportu jak na przykład bezpłatny bilet na komunikację miejską, dopłata do roweru elektrycznego i cargo dla osób oraz przedsiębiorstw, których samochód posiadany w własność w chwili uchwalenia SCT nie spełnia wymagań.
8. Ustanowienie terminu zakończenia stosowania SCT w przypadku osiągnięcia w mieście ówczesnie obowiązujących całorocznych norm dla NOx oraz benzo(a)pirenów według WHO przez 3 lata z rzędu.
9. Prowadzenie systematycznej i skutecznej kontroli stacji badań pojazdów, w celu możliwie skutecznego ograniczenia samochodów nie spełniających wymagań, w tym z wyciętymi filtrami DPF.

Jednocześnie wraz z wprowadzaniem SCT powinny ulec poprawie alternatywy dla transportu indywidualnego. Ograniczenie liczby aut poruszających się po mieście będzie skuteczniejszym sposobem na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza. W tym celu wnioskujemy o inwestycje w zrównoważony transport:

1. Do 2025, czyli roku wprowadzenia SCT:

A. Przyspieszenie komunikacji autobusowej poprzez wprowadzenie buspasów:

- Buspasa na ul. Krakowskiej w rejonie węzła z Armii Krajowej. (Brakujący odcinek około 150 m niezabudowanego torowiska pomiędzy przystankiem Armii Krajowej, a zawrotką przed sklepem Selgros)



- Buspasa na ulicy Borowskiej od Ślicznej do centrum (na odcinku od Wieczystej wewnątrz rezerwy)
- Buspas w ciągu Kochanowskiego Brucknera - Krzywoustego

B. Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej w centrum przez stworzenie przystanków wiedeńskich:

- Przystanek Świdnicka w kierunku Krzyków
- Przystanek Renoma w kierunku północnym

C. Ograniczenie liczby aut wjeżdżających do miasta przez wprowadzenie wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską

D. Ograniczenie możliwości i zasadności wjazdu aut do ścisłego centrum:

- Zamknięcie Placu Solnego dla transportu indywidualnego
- Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania i objęcie nią całego obszaru SCT

E. Zlecenie wykonania analizy możliwości przyspieszenia tramwajów na istniejącej infrastrukturze, bez istotnych inwestycji w tym priorytet na wszystkich skrzyżowaniach oraz pełna dostępność dla niepełnosprawnych

2. Do 2028, kolejnego progu:

- A. Poszerzenie siatki linii tramwajowych i całkowicie zrealizowanie Wrocławskiego Programu Tramwajowego do 2027.
- B. Realizacja Wrocławskiego Planu Rowerowego w terminie o dwa lata krótszym, niż obecnie planowany horyzont do 2030 roku.
- C. Ograniczenie istotności Kazimierza Wielkiego jako trasy tranzytowej w komunikacji indywidualnej, na rzecz alternatywnych potoków w tym ulic Piłsudskiego, Dubois, Drobnera i dalsze zmniejszenie ruchu wewnątrz ścisłego centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą miejską i Odrą.
- D. Możliwie dalsze szerokie wdrożenie planu przyspieszenia transportu tramwajowego, zrealizowanego do 2025



3. Do 2032 aktualnie zaplanowanego ostatniego stopnia wdrażania SCT:

A. Realizacja tras tramwajowych opisanych w Społecznej wersji Wrocławskiego Programu Tramwajowego

B. Stworzenie połączeń główna trasą rowerową do każdego osiedla

C. Likwidacja wszystkich miejsc parkingowych na ulicach w ścisłym centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą

miejską i Odrą, z wyłączeniem miejsc dla niepełnosprawnych.

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia

Pismo 4

Opinia Instytutu na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris w sprawie podjęcia konsultacji założeń do projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu pn. „Jakiej strefy czystego transportu potrzebujemy”

Główne uwagi:

1. Podstawą do rzetelnej dyskusji na temat wprowadzenia strefy czystego transportu oraz jej kształtu nie powinny być wyłącznie rekomendacje organizacji statutowo zainteresowanej ich wynikiem. Miasto Wrocław 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.
2. Istnieje szereg środków zaradczych, które miasto Wrocław może zastosować w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Strefa czystego transportu, a więc zakaz wjazdu dla istotnej części dotychczas eksploatowanych pojazdów, jest przy tym rozwiązaniem najbardziej radykalnym i tym samym najmocniej oddziałującym na sytuację zarówno mieszkańców,



jak i osób czasowo przebywających we Wrocławiu.

3. W przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu Rada Miasta Wrocławia powinna uwzględnić obszar emisji zanieczyszczeń, na którym dochodzi do przekroczenia ustawowych norm. W przypadku transportu chodzi przede wszystkim o normy emisji tlenków azotu.
4. Rada Miasta Wrocławia, decydując o kształcie strefy powinna uwzględnić potrzeby grup osób wymagających szczególnej ochrony przed wykluczeniem, związanym z zakazem wjazdu na obszar strefy. W szczególności, członków rodzin wielodzietnych, osoby niepełnosprawne, kobiety w ciąży oraz osoby zasłużone dla społeczeństwa.
5. Rada Miasta Wrocławia rozstrzygając w przedmiocie ustanowienia strefy czystego transportu, powinna uwzględnić konieczność wprowadzenia daleko idących zmian w dotychczasowym funkcjonowaniu objętego nią obszaru. W szczególności uwzględnić potrzebę wprowadzenia zupełnie nowych rozwiązań architektonicznych i budowlanych, zmienić organizację ruchu pieszego i drogowego, rozbudować środki ochrony przeciwpożarowej, transport zbiorowy itd. Powinna ona również uwzględnić potencjalne źródła finansowania takich zmian. Zaniechanie stosownych działań uniemożliwi stworzenie z Wrocławia prawdziwie zielonego miasta.

Na wstępie zaznaczyć należy, że przedmiotem konsultacji nie jest projekt uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu we Wrocławiu, [a jedynie założenia do tego projektu](#). Natomiast stosownie do dyspozycji art. 40 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej jako: u.e.p.a.) prezydent miasta sporządza projekt uchwały o ustanowieniu strefy



czystego transportu i konsultuje go z mieszkańcami gminy, zamieszczając projekt na stronie internetowej obsługującego go urzędu i wyznaczając termin na zgłaszanie uwag. Taki projekt nie został dotychczas opublikowany. Wobec jego braku niżej przedstawione uwagi mają charakter ogólny. Uwagi szczegółowe będzie można sformułować dopiero w odniesieniu do konkretnych propozycji legislacyjnych, tj. po przedstawieniu projektu uchwały przygotowanego przez Prezydenta Miasta Wrocławia.

Zgodnie z informacją opublikowaną w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia, celem konsultacji jest „poinformowanie mieszkańców i mieszkank Wrocławia o korzyściach i zagrożeniach wprowadzenia strefy czystego transportu we Wrocławiu (...) Zebranie opinii na temat rekomendacji wprowadzenia strefy”. Miasto Wrocław nie przedstawiło więc własnego stanowiska co do szczegółowej charakterystyki planowanej strefy czystego powietrza. Zamiast tego, wskazuje, że „kompleksową wiedzę na temat strefy czystego transportu proponowanej we Wrocławiu” można znaleźć w raporcie, [przygotowanym na jego zlecenie](#). Przedmiotowy dokument, stanowiący aktualnie jedyny punkt odniesienia dla prac nad projektem uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu, p.t. „Strefa czystego transportu we Wrocławiu. Raport z badań emisji spalin pojazdów oraz rekomendacje w zakresie utworzenia SCT”, został przygotowany przez [Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych](#) (dalej: PSPA) w 2022 r.³

O ile nie budzi wątpliwości możliwość uczestnictwa organizacji pozarządowych w konsultacjach publicznych, to trudnym do zrozumienia jest, dlaczego władze Wrocławia nie przedstawiły swojego stanowiska w sprawie ale jednocześnie odesłały zainteresowanych do dokumentu przygotowanego przez podmiot zewnętrzny. Tym samym przedmiotem konsultacji publicznych jest zawartość raportu



przygotowanego przez organizację pozarządową, a w konsekwencji stanowisko tej organizacji w przedmiocie ustanowienia i kształtu strefy czystego transportu. Tego rodzaju praktyka jest trudna do zaakceptowania zwłaszcza, że mimo opublikowania raportu PSPA na stronie Biuletynu Informacji Publicznej i wyraźnego odesłania do niego jako podstawy do jakiegokolwiek faktycznej dyskusji nad strefą, władze Wrocławia uchyliły się od wysłowienia wprost własnego stanowiska. Tymczasem tylko zajęcie przez nich formalnego stanowiska mogłoby stanowić punkt wyjścia dla przeprowadzenia konsultacji.

Wskazane zastrzeżenia wzmacnia okoliczność, że podstawą, a nie tylko jednym z możliwych źródeł konsultacji, jest dokument opracowany przez podmiot zainteresowany ich wynikiem. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych stanowi bowiem stowarzyszenie przedsiębiorców, skupiające wszystkich większych producentów samochodów oraz podmioty z branży automotive i [sama określa się jako „organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych”](#)⁴. Polskie Stowarzyszenie Paliw

Alternatywnych poza przeprowadzeniem badań emisji spalin, prezentuje rekomendacje dla utworzenia strefy, a w konsekwencji do przyznania prawa do wjazdu na jej obszar dla pojazdów elektrycznych oraz napędzanym wodorem i gazem ziemnym przy jednoczesnym ograniczeniu wjazdu pojazdów z silnikami spalinowymi.

Rekomendacje te, jak wskazano, stanowią podstawę do podjęcia konsultacji wrocławskiej strefy, narzucając określone kierunki dyskusji i determinując ich kształt. Nie tylko w zakresie istnienia potrzeby utworzenia strefy (co w raporcie PSPA w ogóle nie stanowi przedmiotu sporu) ale również co do wariantów jej kształtu, które w każdym przypadku umożliwiają realizację statutowego celu PSPA [tj. m.in. wspierania otoczenia prawnego, służącego kreowaniu rynku elektromobilności i technologii wodorowych](#)⁵.



Mając na względzie powyższe wydaje się konieczne, aby obok raportu PSPA jako podstawę do konsultacji władze Wrocławia zaprezentowały także wyniki badań i rekomendacje podmiotów, w odniesieniu do których nie występuje konflikt interesów. Nie chodzi rzecz jasna o samo prawo do sformułowania przez te podmioty opinii w ramach konsultacji, lecz o ich publiczne przedstawienie w charakterze podstawy do podjęcia konsultacji, a więc na analogicznych zasadach, jak ma to miejsce w przypadku raportu PSPA. Podmiotami, które mogłyby przygotować takie stanowisko i do których władze Wrocławia powinny się o to zwrócić, stanowią np. uczelnie wyższe, w tym Politechnika Wrocławska. [Prowadzi ona m.in. badania dotyczące poziomu zanieczyszczeń powietrza](#). Tym samym posiada niezbędne kompetencje naukowe i techniczne, w tym dysponuje siecią [innowacyjnych czujników do oceny jakości powietrza](#) co, wraz z okolicznością że jako podmiot miejscowy zna warunki lokalne Wrocławia, najlepiej predysponuje ją do realizacji takiego zadania. Poza uczelniami wyższymi warunki do przeprowadzenia badań poziomu zanieczyszczenia powietrza, jak też do sformułowania rekomendacji zmierzających do ich zmniejszenia, posiadają również instytuty badawcze. Wśród nich można wskazać Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy. [W zakresie świadczonych usług instytucja ta zapewnia zarówno prowadzenie badań naukowych, jak i ich przystosowanie do potrzeb praktyki](#).

Ze wskazanych wyżej względów Instytut Kultury Prawnej Ordo Iuris rekomenduje władzom Wrocławia zwrócenie się do niezależnych podmiotów zajmujących się badaniami zanieczyszczeń powietrza, o ich przeprowadzenie oraz sformułowanie stosownych wniosków. Prowadzenie konsultacji wyłącznie na podstawie raportu przygotowanego przez organizację branżową producentów samochodów może bowiem w przyszłości doprowadzić do zarzutu, że



strefa czystego transportu została we Wrocławiu ukształtowana pod oczekiwania określonej grupy interesariuszy. Brak formalnego stanowiska władz Wrocławia, przy jednoczesnym prezentowaniu tylko jednej perspektywy zagadnienia, może zaś zostać odczytany jako faktyczne podzielenie tej perspektywy, a tym samym realizację interesów tej grupy, a nie realizację interesu publicznego.

Niezależnie od wyżej poczynionych uwag należy mieć na względzie, że istnieją różnorodne sposoby przeciwdziałania zanieczyszczeniom powietrza. Muszą być one dostosowane zarówno do potrzeb, jak też do możliwości członków danej wspólnoty samorządowej. W odniesieniu do emisji zanieczyszczeń z transportu chodzi np. o organizowanie ruchu tak, aby wyprowadzić go poza obszary gęsto zamieszkałe, przebudowę i modernizację dróg, wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem, czyszczenie ulic i dróg na mokro, rozbudowę sieci zbiorowego transportu zeroemisyjnego, prowadzenie akcji promocyjnych itd. Zakaz przemieszczenia się określonych pojazdów, jak ma to miejsce w przypadku stref czystego transportu, jest rozwiązaniem najbardziej radykalnym i w największym stopniu uderzającym zarówno w osoby zamieszkujące we Wrocławiu, jak też tylko czasowo w nim przebywające. Utrudnia on bowiem korzystanie z usług publicznych, ogranicza dostęp do nauki, ochrony zdrowia, kultury, obniża standard życia osób, które wobec braku alternatywy na co dzień uzależnione są od własnego środka transportu, wpływa na wzrost cen szeregu towarów i usług dostarczanych oraz świadczonych na obszarze strefy, ogranicza bądź wyklucza możliwość prowadzenia określonych rodzajów działalności gospodarczej itd.

Podejmując decyzje o środkach przeciwdziałania emisji zanieczyszczeń należy mieć na uwadze, że ustanowienia strefy czystego transportu nie przewiduje obowiązujący dla aglomeracji wrocławskiej plan ochrony powietrza, wprowadzony uchwałą nr XXI/505/20 Sejmiku



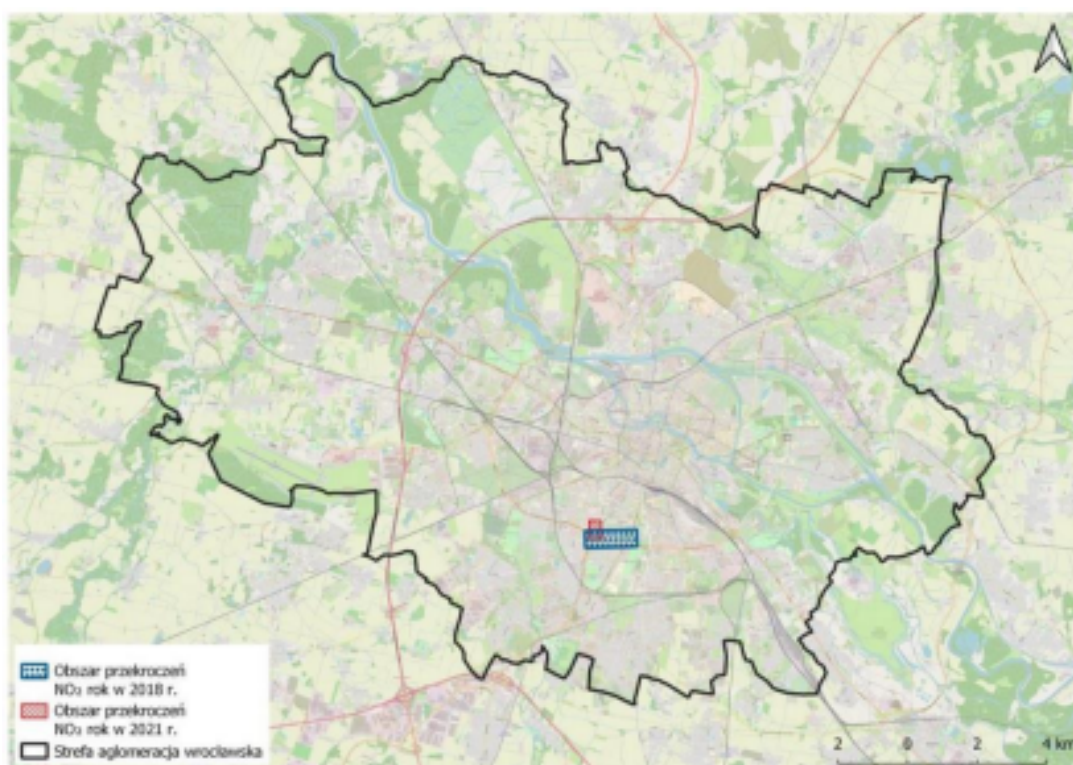
Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 lipca 2020 r. w sprawie przyjęcia programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu wraz z planem działań krótkoterminowych. Tego rodzaju rozwiązanie wskazuje dopiero aktualizacja programu ochrony powietrza, która jednak do dnia złożenia niniejszej opinii nie została przyjęta przez sejmik województwa dolnośląskiego, [a więc nie stanowi źródła prawa lokalnego](#).

Zastosowane środki przeciwdziałania zanieczyszczeniom za które odpowiada transport, a więc głównie pochodzących z emisji tlenków azotu, powinny uwzględniać rozmiar tego zjawiska. Aktualnie, pomimo pojawiających się przekroczeń, nie można ich rozmiaru uważać za bardzo duży. Zgodnie z raportem o stanie powietrza w województwie dolnośląskim za 2022 r. najwyższe stężenia NO₂ oraz przekroczenie średniorocznego poziomu normatywnego (109% normy; w 2021 r. było to 118% normy) zarejestrowała stacja komunikacyjna we Wrocławiu, zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania al. Wiśniowej i ul. Powstańców Śląskich. Stacja ta nie wykazała jednak w 2022 r. wystąpienia ponadnormatywnych stężeń 1-godzinnych. Najwyższe stężenie 1-godzinne (wyrażone jako 19 stężenie maksymalne z rocznej serii stężeń 1- godz.) wynosiło 70% normy. Wartości stężeń NO₂ mierzone przez inne stacje tła miejskiego na Dolnym Śląsku kształtowały się w zakresie 26-47% normy średniorocznej i 23-50% normy 1-godzinnej. Co istotne, wszystkie stacje miejskie (za wyjątkiem stacji komunikacyjnej) wykazały wyraźny wzrost stężeń NO₂ w sezonie grzewczym w odniesieniu do pozagrzewczego (kwiecień-październik), co wskazuje na poza transportowe źródło istotnej części emisji tlenków azotu. Wartości stężeń na poszczególnych stanowiskach pomiarowych w analizowanym okresie charakteryzują się dużą zmiennością, bez wyraźnej tendencji. Jednakże, w roku 2022, na większości stanowisk



pomiarowych zauważalny był nieznaczny spadek średniorocznych stężeń w porównaniu z rokiem 2021 (GIOŚ, *Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim, Raport wojewódzki za rok 2022*, Wrocław 2023, s. 49-50).

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że Generalny Inspektorat Ochrony Środowiska oszacował wielkość obszaru przekroczeń na powierzchnię 0,2 km² z 292,8 km² powierzchni miasta ogółem, zamieszkiwaną przez 1 092 ludzi na łącznie ok. 673 000 mieszkańców Wrocławia (GIOŚ, *Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim, Raport wojewódzki za rok 2022*, Wrocław 2023, s. 120)¹¹. Obszar, o którym mowa, dobrze prezentuje grafika, umieszczona we wspomnianym wyżej projekcie aktualizacji programu ochrony powietrza dla województwa dolnośląskiego:



Rysunek I-34 Porównanie obszarów przekroczeń średniorocznego poziomu dopuszczalnego ditlenku azotu w strefie aglomeracja wrocławska w 2018 r. i 2021 r.



Niezależnie od poczynionych uwag i konieczności podejmowania działań w sposób proporcjonalny do istniejącego problemu, jeśli władze Wrocławia będą podejmowały dalsze działania zmierzające do ustanowienia strefy czystego transportu w mieście, powinny dążyć do jak najmniejszego obciążenia skutkami jej oddziaływania kilkuset tysięcy mieszkańców oraz osób czasowo przebywających w tym mieście. Cel ten można osiągnąć przez dwa podstawowe (choć nie wyłączalne) działania, do których uprawniają Radę Miasta Wrocławia postanowienia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, tj. przez wytyczenie ograniczonego obszaru strefy i ustanowienie dodatkowych wyłączeń z zakazu wjazdu do niej. Z uwagi na uwarunkowania lokalne Wrocławia, w szczególności znaczną ilość mostów, które kanalizują ruch kołowy w całym mieście, obszar strefy powinien być możliwie jak najmniejszy i ograniczać się wyłącznie do obszaru, w którym zanotowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia tlenu azotu, wraz z najbliższymi doń przyległościami. Oddziaływanie strefy musi być bowiem celowe i kierunkowe a więc służyć zmniejszeniu poziomu zanieczyszczenia tam, gdzie są one przekraczane bądź istnieje realne ryzyko ich przekroczeń. W szczególności więc strefa nie powinna obejmować żadnego z większych mostów.

Dodatkowe wyłączenia z zakazu wjazdu do strefy, których wprowadzenie dopuszcza art. 39 ust. 4 u.e.p.a. powinny być wprowadzone w projektowanej uchwale w taki sposób, aby zabezpieczyć interes przedstawicieli grup osób, wymagających szczególnej ochrony ze strony władz publicznych. W tym również przez zapewnienie przedstawicielom tych grup prawa do przemieszczania się po obszarze strefy własnym środkiem transportu, bez konieczności jego dostosowania do formalnych ograniczeń strefy. Wyłączeniami podmiotowymi powinny więc zostać objęte osoby kierujące pojazdami, które jednocześnie są m.in. członkami rodzin wielodzietnych, osobami niepełnosprawnymi, kobietami w ciąży,



osobami zasłużonymi dla społeczeństwa (jak np. honorowi krwiodawcy, osoby represjonowane przez totalitarne reżimy, weterani wojenni) itd.

Jednocześnie, władze Wrocławia planując ustanowienie strefy czystego transportu powinny mieć na względzie konieczność uwzględnienia dodatkowych ograniczeń i wyzwań, które się z tym wiążą. Chodzi m.in. o konieczność równoległego przeprojektowania układu drogowego, zapewnienia warunków do rozbudowy sieci energetycznej do ładowania samochodów elektrycznych, zapewnienia odpowiednich warunków przeciwpożarowych, związanych ze szczególnymi trudnościami w gaszeniu pożarów pojazdów elektrycznych (które mogą w istotny sposób i na długi czas dezorganizować ruch w mieście, a jednocześnie doprowadzić do emisji wielu szczególnie toksycznych substancji). Oznaczają one również konieczność dostosowania infrastruktury miejskiej, w tym mostów, do masy pojazdów elektrycznych, znacznie wyższej niż dotychczas eksploatowanych pojazdów spalinowych, zwiększenia ilości taboru komunikacji zbiorowej, w związku z przewidywanym wzrostem zainteresowania taką formą przemieszczania, rozbudowę sieci dróg rowerowych, chodników oraz przystanków komunikacji zbiorowej oraz podjęcie wielu innych działań, bardzo kosztownych dla gminy oraz jej mieszkańców. W istocie może się również okazać, że wprowadzenie zmian, np. architektonicznych czy związanych z organizacją ruchu, połączone z zwykłą wymianą dotychczas eksploatowanych samochodów spalinowych na nowsze, ale tego samego rodzaju, doprowadzi do zmniejszenia emisji tlenków azotu do poziomu dopuszczalnego prawem.

Szczegółowe wyliczenie wszystkich wyzwań związanych z wprowadzeniem strefy wykracza poza niniejsze stanowisko i wymaga przedstawienia przez miasto Wrocław konkretnych propozycji do



rozpatrzenia. Z tego też względu Instytut na rzecz Kultury Prawnej Ordo Iuris deklaruje gotowość do udziału w konsultacjach społecznych, w formule przewidzianej w u.e.p.a., po przedstawieniu formalnego projektu uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu.

Pismo 5

STANOWISKO W SPRAWIE STREF CZYSTEGO TRANSPORTU

I ZMIAN W POLITYCE TRANSPORTOWEJ WROCŁAWIA

Koalicja Wrocławska Ochrona Klimatu – organizacje w niej zrzeszone, jej członkinie i członkowie ma świadomość wyzwania, jakim są dziejące się zmiany klimatu.

Transport to jeden z obszarów, w którym zmiany systemowe są absolutnie niezbędne, jeśli chcemy zapobiec katastrofie klimatycznej i adaptować nasze społeczeństwo do tych negatywnych skutków zmian klimatu, które są już nieuniknione. Już się dzieje. Ogromną rolę w tym zakresie do odegrania mają miasta, w tym Wrocław.

Dlatego każde działanie, które zmniejsza emisji antropogenicznych gazów cieplarnianych, jest w ocenie koalicjantów działaniem pożądanym.

Z tego też względu, jako Koalicja Wrocławska Ochrona Klimatu popieramy powstanie we Wrocławiu Strefy Czystego Transportu (SCT) w jej najbardziej jej ambitnym wariantcie, co będzie miało korzystny wpływ na zdrowie mieszkańców Wrocławia - tym najbardziej proponowana zmiana dotyczy de facto niewielkiej liczby aut, tylko tych najstarszych a emitujących największe ilości spalin. Tylko ambitny wariant będzie działaniem adekwatnym do obecnych wyzwań i gwarantującym odczuwalne i pozytywne zmiany w zadowalającej perspektywie czasu. Uważamy, że każdy z wariantów wiązał się będzie z oporem części mieszkańców, a warianty zachowawcze nie przynosi wystarczających efektów.

Jednocześnie jednak uważamy, że SCT nie może pozostać jedynym działaniem, jakie miasto w dziedzinie transportu podejmuje. Oczekujemy szybszych zmian wzmacniających zrównoważoną mobilność i



zmniejszających konieczność korzystania we Wrocławiu z samochodów, zgodnie z celami określonymi w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Apelujemy o:

1. Przywrócenie wspólnego biletu na kolej i MPK jeszcze w tym roku,
2. Zlecenie zaprojektowania nowych tras tramwajowych zgodnie z rekomendacjami panelu obywatelskiego jeszcze w tym roku i uwzględnienie ich jako absolutnie priorytetowych przy ubieganiu się o fundusze europejskie,
3. Pilne dokończenie tworzenia systemu tras rowerowych w mieście, w tym zwłaszcza w ścisłym centrum oraz podniesienia standardu jakościowego tras głównych.
4. Zamknięcie dla ruchu samochodowego ścisłego centrum Wrocławia (obszar powinien objąć teren, wskazywany jako najmniejsza ze Stref Czystego Transportu);
5. Tworzenie każdego roku stref buforowych wokół szkół i przedszkoli (tzw. szkolne ulice) - co roku 20 szkół i przedszkoli
6. Przyspieszenie transportu zbiorowego - osiągnięcie celów dot. średniej prędkości tramwaj 6w (20 km/h) i autobusów (25 km/h) W Ciągu trzech lat poprzez zmiany w sygnalizacji Światłnej i organizacji ruchu.
7. Zmiany w sygnalizacji świetlnej i organizacji ruchu, które - z zastrzeżeniem postulatu, wskazanego w punkcie 6- dadzą priorytet w mieście ruchowi pieszemu i rowerowemu (nie zaś indywidualnemu transportowi samochodowemu);
8. Wprowadzenie zachęt finansowych i pozafinansowych skłaniających mieszkańców Wrocławia do coraz częstszego korzystania z rowerów, w tym dofinansowania z budżetu miasta do zakupu rowerów; oczekujemy także dalszego intensywnego rozwoju sieci ścieżek rowerowych i modernizacji istniejącej sieci - poprzez przeznaczanie na ten cel środków w budżecie miasta równych nakładom na rozwój sieci samochodowej;



9. Zaprzestanie inwestycji w rozwój sieci dróg dla indywidualnego transportu samochodowego, które powodują zwiększenie liczby pojazdów w mieście i odbywają się kosztem przyrody

Mail 1

Moim zdaniem strefa czystego transportu to kolejna głupota mająca na celu zmuszenie ludzi do zakupu nowych aut na które ich nie stac bo jak by bylo stac to każdy już od dawna jezdził by nowym. 20 letnie auto z instalacją LPG mniej truje atmosfere niż nowe z silnikiem diesla niby dlaczego miałyby nie być brane pod uwagę?

[Niemcy już rezygnują z tych stref](#) więc po co my mamy je na siłę wprowadzać?

Stanowcze NIE za wprowadzeniem Stre Czystego Transportu.

Mail 2

Dzień dobry,

Jestem za jak najszerszą strefą czystego transportu i jak najbardziej restrykcyjne ograniczenie wjazdu starych samochodów do Wrocławia. Nasze zdrowie i życie w mieście musi się wreszcie zmienić, obecny zły stan powietrza jest nie do zaakceptowania.

Pozdrawiam

Mieszkaniec Szczepina

Mail 3

Dzień dobry,

chciałbym zauważyć, że wprowadzenie SCT jest co do zasady dobrym pomysłem.

Chciałbym jednocześnie odnieść się do dwóch rzeczy znalezionych [w artykule gazety Wrocławskiej](#)

1. Powiązanie numeru "EURO" z datą produkcji samochodu jest mylące i niepoprawne. Posiadam samochód z silnikiem diesla



wyprodukowanym w 2015 roku (wg homologacji) i posiadam EURO5, a nie EURO6. Wg artykułu, auta wyprodukowane po 2014, spełniają już wyższą normę.

Takie przedstawienie rzeczy może być mylące. Nie wiem co jest ważniejsze, czy EURO czy data produkcji. Mogę się tylko domyślać, a powinno to być precyzyjne.

2. Naklejki na szybę, to bardzo chybiony pomysł. Mamy rok 2023 i mnóstwo systemów informatycznych. Państwo ma 100% danych o moim pojeździe, zamiast zmuszać kierowców do szpecenia swoich samochodów zbędnymi naklejkami, proszę o przemyślenie wprowadzenia integracji systemowej - tj. weryfikowania po numerze rejestracyjnym. Nie musi to być system kamer, wystarczy kiedy Straż Miejska albo Policja, albo ktokolwiek wyznaczony w tym celu mógłby pobierać te dane z centralnego systemu ewidencji.

Takie rozwiązanie stosowane jest już w wielu krajach zachodnich jak np. Holandia.

Jeszcze raz podkreślam, że SCT co do

Mail 4

Dzień dobry,

w ramach otwartej dyskusji w temacie strefy czystego transportu chciałbym przesłać swoją opinię w oparciu o pytania zawarte w ankiecie również emailem. Niestety nie mogę uczestniczyć w zorganizowanych przez Państwa dyskusjach online oraz na żywo.

W pierwszej kolejności chciałbym uzyskać odpowiedź na poniższe pytania:

- Jestem chory/mam chore dziecko. Jedyne lekarz, który ma wolny termin przyjmuje w centrum, w strefie czystego ruchu. Jestem posiadaczem auta, które już się nie kwalifikuje na wjazd



do centrum. Co w takiej sytuacji mam zrobić? Korzystanie z komunikacji miejskiej/taksówek nie wchodzi w rachubę, nie mam również od kogo pożyczyć innego auta. Czy powinienem w takiej sytuacji zostawić auto na parkingu przed strefą i iść piechotą do centrum? Nie znalazłem informacji o tym, że będzie można wykupić warunkowy wjazd do centrum. Powiedzmy sobie szczerze, że części mieszkańców nie będzie po prostu stać na wymianę auta. Sam stawiam sobie w życiu inne priorytety niż "najnowszy samochód z normami euro 5".

- Gdzie mogę znaleźć dostęp do szczegółowych wyników przeprowadzonych badań?
- Na jakiej grupie społecznej przeprowadzali Państwo badania odnośnie chęci wprowadzenia strefy czystego transportu? Czy mogę również uzyskać dostęp do szczegółowych wyników?

Bardzo mocno powołują się Państwo na przykłady innych miast z Europy. Zgadzam się - takie rozwiązanie się u nich sprawdziło. Jednak mieszkańcy tamtych krajów żyją na zupełnie innym poziomie. To oni kupują nowe auta, które później są sprzedawane w Polsce jako używane, z najechanymi tysiącami kilometrów, w różnym stanie technicznym. Nie ma co ukrywać, że to nie kwestia rocznika auta, a jego stan techniczny w dużej mierze wpływa na to czy "kopci".

Jeżeli jakiś mieszkaniec zaniedbuje regularne naprawy auta, to nawet pojazd z najwyższą normą euro będzie wytwarzał ogromne ilości zanieczyszczeń.

Mail 5

Dzień dobry,

za namową portalu Gazeta Wrocławska chciałbym wyrazić swój głos w ramach konsultacji społecznych dotyczących strefy czystego



transportu we Wrocławiu. Piszę ten list jako młody dobrze zarabiający Wrocławianin który jeździ do pracy rowerem i posiada samochód benzynowy który nawet w najbardziej ambitnym wariacie pozwoli go bez problemu używać. Nawet jeśli będę zmuszony, stać mnie będzie na posiadanie samochodu elektrycznego.

Uważam jednak, że miasto Wrocław nie powinno wprowadzać żadnego wariantu ograniczenia transportu, pomimo że jestem zwolennikiem czystego powietrza w mieście oraz uważam, że we Wrocławiu korki są zbyt duże. Proponowane rozwiązania ograniczenia transportu uderzą przede wszystkim w ludzi ubogich i starszych a także niepełnosprawnych, a poprawią sytuację najbogatszych co pogłębi różnice społeczne. Ograniczenia te w konsekwencji mogą wyrzucić ubogich z centrum lub pozbawić ich możliwości komunikacji.

W centrum Wrocławia, w dzielnicach takich jak Ołbin, Nadodrze, Kleczków, Szczepin, Stare Miasto, Przedmieście itp. mieszkają w dużej mierze ludzie ubodzy i starsi. Chodząc ulicami tych dzielnic widać wiele samochodów wyprodukowanych nawet przed 2000 czy 1990 rokiem. W dodatku dużo z tych samochodów posiada za szybą karty inwalidzkie! Czy miasto Wrocław chce pozbawić tych ludzi możliwości transportu? Komunikacja miejska bardzo często zawodzi lub nie pozwala na dostanie się w wybrane miejsce o zadanim czasie i gdyby była ona odpowiednia dla tych ludzi sami by się już z wygody na nią przestawili! Taksówki są drogie natomiast rowery są odpowiednie dla osób młodych, zdrowych oraz są zależne od pogody. Co z dostawcami usług na terenie miasta, co z busami dostarczającymi produkty spożywcze na lokalne targowiska czy do małych sklepów, to często stare furgonetki z silnikiem diesla. Drobnym sprzedawców i rolników nie stać na nowe samochody. Czy



miasto zamierza wprowadzić kolejne prawo które utrudni im konkurowanie z supermarketami, dyskontami i sieciami sklepów spożywczych? Co z firmami remontowymi, hydraulikami, itp? Ci przedsiębiorcy też często posiadają duże auta z silnikami diesla. Czy jeśli nie będzie stać ich na nowe samochody to mają swoje narzędzia do pracy wozić tramwajem lub na przyczepie za rowerem? Zakazem odbierzemy im pracę, pozwolimy zdominować rynek większym firmom oraz sprawimy, że ceny usług znowu wzrosną.

Wprowadzenie tych ograniczeń w jakimkolwiek wariantcie utrudni życie a nawet uniemożliwi wielu osobom dojazd do pracy.

Wiele osób dojeżdża do pracy do Wrocławia z podwrocławskich wsi i miast.

W okolicach centrum na ulicy Fabrycznej i robotniczej jest bardzo dużo zakładów produkcyjnych gdzie ludzie pracują w systemach zmianowych.

Jak ci ludzie będą mieli dojechać do pracy? Nie każda podwrocławska miejscowość jest wystarczająco skomunikowana z Wrocławiem, żeby dojechać na 22 do pracy komunikacją miejską.

Ten w zamyśle dobry dla powietrza Wrocławia pomysł może przerodzić się w powiększenie rozwarstwienia społecznego.

Będzie wielkim ciosem w osoby ubogie a przede wszystkim starsze, dla których samochód jest świetną metodą na utrzymanie relacji ze światem. Wrocławianie nie stoją w korkach siedząc w starych samochodach bo lubią! Robią tak bo ich nie stać na nowsze, komunikacja miejska jest droga i niewygodna a nic nie zapowiada żeby to się w najbliższym czasie miało zmienić.

Podsumowując, jestem wielkim przeciwnikiem wprowadzenia proponowanej strefy ograniczenia transportu pomimo, że byłbym jego beneficjentem. Podobne zdanie ma wielu ludzi, którzy jak ja nie



będą dotknięci tymi zakazami lecz uważają je za głęboko niesprawiedliwe. Znam też ludzi, którzy nie wiedzą jak wyglądać będzie ich życie po zmianach i boją się o nadchodzącą przyszłość.

P.S. Może się wydawać, że do roku 2028 czy 2032 jeszcze daleko i ludzie zaczną powoli wymieniać swoje auta do tego czasu. Niestety obecne dane na to nie wskazują. Obecnie auta drożeją a nie tanieją, a przez inflację i kryzys ludzie biednieją co skłania do refleksji.

Z wyrazami szacunku,

Mail 6

Szanowni państwo!

Zgłaszam sprzeciw mieszkańców do projektu "strefa czystego transportu". Kategoriecznie nie zgadzamy się na wprowadzenie przedmiotowego projektu w życie, gdyż spowoduje on więcej strat, a minimalne korzyści ekologiczne wyszczególnione w projekcie, które są też pod znakiem zapytania. Ponadto projekt wyraża formę nie do zaakceptowania: dyskryminuje :chorych,opiekujących nimi, mniej sytuowanych, ogranicza wolność i ochronę osób obawiających się o swoje zdrowie, a nawet życie w obliczu obecnych pandemii. Ponadto dyskryminuje przedsiębiorców, kupców i usługodawców. Kategoriecznie sprzeciwiamy się wszelkiej dyskryminacji zapisanej w prawie i co ważniejsze w najwyższym nadrzędnym Prawie Polskim - Konstytucji. Sprzeciw jest podpisany przez kilkuset mieszkańców Wrocławia. Pełna lista do wglądu na państwa wniosek zostanie przesłana wybraną drogą korespondencji.

Mail 7

Witam,

Nie jestem pewien jakie opinie można tu wysłać i jaki będą miały wpływ na cokolwiek. Zdaję sobie sprawę, że lobby ekologiczne jest silne, a normalni ludzie nie potrafią się zebrać i zaprotestować, może też nie do końca widzą zagrożenia. Na stronie konsultacji społecznych



jest napisane, że do dzisiaj można tu wysłać opinie dotyczące strefy czystego powietrza we Wrocławiu.

Oto zagrożenia, które widzę:

1. Dyskryminacja ludzi ze względu na status majątkowy,
2. Dyskryminacja rodzin wielodzietnych (za kołnierz się nie wylewa, a leciwy samochód stanowi jedyną ekonomicznie uzasadnioną form komunikacji)
3. Problem z dowozem dzieci do lekarza (akurat ważna dziecięca placówka Luxmed mieści się w Galerii Dominikańskiej)
4. 4) Wykluczenie rodzin wielodzietnych (tramwaje dopuszczają przewóz tylko 2 wózków dziecięcych)
5. Niewystarczającą efektywność komunikacji miejskiej (Wrocław jest coraz gęściej zabudowany, tramwaje i autobusy przepełnione)
6. Problem dla środowiska (mam peugeot z 2004 roku, w dieslu, auto zadbane, niezbędne. W ostatnim roku zrobiłem nim nie całe 3000 km, jeżdżąc codziennie. Muszę nim rozwozić rodzinę po placówkach oświatowych, dojechać czasem do pracy i czasem z dziećmi do lekarza. Czy auto robiące 3000 km rocznie, jeżdżące codziennie stanowi większy problem dla ekologii niż konieczność jego zezłomowania i zakupu nowego auta?)
7. Ekonomia. Podałem przykład swojego auta (punkt 6). Zakup nowego auta to obecnie wydatek około 70 000 PLN. Jeżeli samochód robi jak w punkcie 6, 3000 km rocznie i nie zarabia na sobie, jaki ma to sens dla obywatela?
8. Kryzys:
 - a. Pandemia
 - b. Inflacje
 - c. Wojna
 - d. Rosnące ceny aut (wielu osób nie stać nawet na 10 letnie)



To kiepski moment na wprowadzanie takich zmian. Nie leży to w interesie społeczeństwa

9. Konieczność wymiany samochodów na nowsze przyczyni się do wzrostu cen towarów i usług
10. Samochody, o których piszecie w niedługim czasie się wykurszą same
- 11.auta uznawane za ekologiczne nie są obecnie produktem będącym w stanie zastąpić spalinowe (kosztowny zakup, kłopotliwe baterie, problemy z ładowaniem, krótka żywotność akumulatorów). Auta te będą stanowiły wielkie obciążenie dla środowiska. Chciałbym zobaczyć auto elektryczne w wieku mojego peugeota
12. Czy maszyna parowa była sensownym wynalazkiem? Zniszczyła lasy, zatrąła powietrze, ale bez niej nie dokonał by się postęp

umożliwiający wprowadzenie kolei elektrycznej, samochodów a nawet komputerów. Kłopotliwe maszyny parowe wyparł postęp technologiczny.

Obecnie byłyby nie tylko trucicielami, ale ich użytkowanie byłoby nieekonomiczne i niewygodne. Jednak nie starano się tego wynalazku wyprzeć decyzją urzędową, bo to zatrzymałoby postęp. W tym przypadku nie jesteśmy gotowi na zmianę, i jest ona wprowadzana decyzją urzędową. Jest to nie w interesie Wrocławian, Polaków, ludzi z poważaniem,

Mail 8

Dzień dobry

Zdecydowanie sprzeciwiam się projektowi-Strefa czystego transportu. Uderza on w interesy mieszkańców, ogranicza wolność i swobodę poruszania się jak i korzystania z własnej nieruchomości. To będzie powodem wielu procesów sądowych. Uderza w mniej i



średniozamożnych mieszkańców czyli projekt zakłada sprzeczne z dobrem i interesem mieszkańców założenia . Spowoduje zubożenie społeczeństwa , upadłość firm oraz zagrozi mobilności w zakresie zdrowia i jego ratowaniu . Zagrozi możliwością opieki nad chorymi i niepełnosprawnymi.

Mail 9

Zdecydowanie nie zgadzam się na wprowadzenie Strefy czystego transportu.

Tym samym składam sprzeciw temu projektowi.

Powodem jest przewaga niekorzyści nad korzyściami dla mieszkańców.

Projekt ma absurdalne założenia nie biorąc pod uwagę komfortu , zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców.

Dzień dobry!

Mail 10

Sprzeciw dla projektu Strefa czystego transportu!

Nie zgadzamy się na projekt, który prowadzi do wykluczenia jednostek.

Zwłaszcza mniej zamożnych , starszych i schorowanych. Jest też pogwałceniem prawa własności i ograniczeniem wolności. Projekt nie niesie korzyści lecz straty dla narodu. Oskarżamy projekt o segregację ekonomiczną , segregację ze względu na przekonania i wiarę. To jest sprzeczne z najwyższym prawem Polski czyli Konstytucją!

Projekt jest zagrożeniem dla zdrowia , a nawet życia, uniemożliwiając poruszanie się wielu osobom schorowanym lub w nagłych przypadkach .

Zebraliśmy podpisy sprzeciwiających się temu projektowi.



Z poważaniem mieszkańcy osiedla Nadodrze.

Mail 11

Dzień dobry.

Składamy kategoriyczny sprzeciw dla projektu Czysta strefa transportu. Nie zgadzamy się dla ograniczeń, które dotkną mniej zamożną część społeczeństwa. Strefa jest zagrożeniem dla wielu sklepów i firm. Miasto powinno zająć się udroźnieniem zwiększeniem przepustowości obecnych ulic, a nie wprowadzać ograniczenia. Projekt jest stronniczy i nie bierze pod uwagę dobra społeczeństwa.

Mail 12

Skutki społeczno-gospodarcze będą opłakane, będzie bieda i brak towarów, ludzie z miasta i spoza miasta nie dojadą komunikacją miejską. To nie Nowy Jork, Amsterdamm, czy Berlin to Wrocław, Halo ziemia to Wrocław tu nie ma metra a nawet tramwaj ni autobus nie wszędzie dojedzie. My Wrocławianie, a mówię za większość miasta i satelit miasta, NIE CHEMY STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU

Mail 13

Konsultacje społeczne przygotowane na 40 osób (kpina?) na milionowe miasto?

Strefa na pewno nie przyniesie oczekiwanych korzyści, alternatywą która by działała więcej to:

Przede wszystkim udroźnienie miasta - likwidacja zwężeń ulic powodujących korki, likwidacja bus pas na głównych arteriach i przewietrzanie miasta. Więcej zieleni mniej betonu.

Strefa uderzy w nas przedsiębiorców, zabierze nam możliwość transportu, dostaw i odbierze klientów spoza miasta! Osoby spoza miasta o około 50% samochodów we Wrocławiu. Oni też napędzają ekonomicznie to miasto!

Ogólnie rzecz biorąc nie jesteśmy na tym samym poziomie



ekonomiczno gospodarczym co np. Berlin aby móc wprowadzić we Wrocławiu strefę

c.t.

Mail 14

Badania przeprowadzone przez PSPA są nierzetelne, ukierunkowane na utworzenie strefy STC. PSPA przeprowadzała badania w takich miejscach aby badania wyszły po ich myśli tj. w miejscach przy remontach dróg i budowie mostu w korku obok spychaczy i ton kurzu. Strefa zniszczy lub dobije gospodarkę Wrocławia i większość małych firm które już ledwo wiążą koniec z końcem, a także lokali gastronomicznych, muzeów i innych atrakcji w centrum miasta. Utrudni lub uniemożliwi komunikację ludziom średniozamożnym, inwalidom i chorym np. dostęp do opieki zdrowotnej - przejazd do szpitala, lekarza, zakup leków. Jstem przeciwny ST

Mail 15

Dzień dobry.

- Strefa nie wpłynie na poprawę powietrza w stopniu zakładanym przez Państwa a jedynie w jego promilu. Większość zanieczyszczeń pochodzi z ogrzewania piecami i tp.
- Strefa wpłynie negatywnie na finanse i rozwój gospodarczy miasta. Min. wpływy z likwidowanych lokali, wpływy z turystyki, wpływy z parkingów.
- Strefa wpłynie na bankructwa kolejnych przedsiębiorstw we Wrocławiu i braki w zaopatrzeniu.
- Uczestnicy mniej zamożni, inwalidzi, osoby chore i posiadający wiele dzieci nie stać na zakup nowego auta a droga do przedszkola i szkoły lub szpitala nie jest wykonalna komunikacją miejską.
- Komunikacja miejska nie jest przygotowana na STC !
- Zagrożone upadłością będą np. stacje benzynowe, sklepy,



zakłady mechaniczne, i inne przedsiębiorstwa do których klienci nie dojadą.

Mail 16

Strefa Czystego Transportu uniemożliwi wielu ludziom dojazd do pracy, do rodzin, sklepów itp. Nie wyobrażam sobie jazdy komunikacją z dziećmi o 4 nad ranem! Jestem przeciwny takim ograniczeniom wolności. To wbrew konstytucji. Pójdziemy do sądu, będziemy protestować aż do skutku! Wrocław to nie Berlin tam ludzi stać, tego miasta nie! To ludzie tworzą miast

ZAŁĄCZNIK 6 – OPINIE PRZEKAZANE ZA POŚREDNICTWEM E-FORMULARZA

Odpowiedzi na pytanie nr 1

Jakie widzisz korzyści wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?

I.p	Treść opinii
1	Na ten moment wpiszę przede wszystkim duże koszty, które będą musieli ponieść mieszkańcy (zakup nowych samochodów w okresie dużego wzrostu cen (również samochodów). Mieszkańcy budynków wielorodzinnych nie mogą przesiąść się też na samochody elektryczne gdyż nie mają możliwość ich ładowania z własnej instalacji elektrycznej a ładowarek ogólnodostępnych można we Wrocławiu ze świecą szukać. Zaproponowany obszar obejmuje duże osiedla mieszkalne (np. Szczepin). Mieszkańcy tych osiedli z pewnością używają samochodów by dostać się trudniej dostępne rejony miasta (gdzie dojazd komunikacją miejską zajmuje np. 1 godzinę) lub do wyjazdów poza miasto. Raczej bardzo rzadko używają samochodów do wjazdu w ścisłe centrum miasta (okolice rynku).



l.p	Treść opinii
2	Mniejsza emisja cząstek stałych
3	Żadnych korzyści, tylko utrudnienia.
4	Wzrost cen aut
5	Nie widzę żadnych korzyści. Widzę natomiast masę zagrożeń z wprowadzenia SCT która jest nie konstytucyjnym ograniczeniem wolności ludzi ją zamieszkującą. Ponadto jest to przyczynek do wykluczenia części ludzi i rozwarstwienia społecznego.
6	Mniej chorób u ludzi i zwierząt domowych. Poprawę bezpieczeństwa drogowego. Okoliczności sprzyjające rozwojowi komunikacji zbiorowej i ruchu rowerowego.
7	Żadnych
8	Nie widzę korzyści dla wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym przez ekspertów
9	Nie widzę żadnych korzyści, okres pandemii udowodnił że ruch samochodowy ma żaden lub znikomy wpływ na zanieczyszczenie powietrza. Do tego zakaz powoduje wykluczenie społeczne
10	Żadne, propozycja ta jest oderwana od rzeczywistości.
11	żadnych
12	Poprawa jakości powietrza
13	<p>1. Nie widzę korzyści. Uważam, że jest tworzeniem sztuki dla sztuki. Skoro ograniczenia obejmą niewielką ilość aut to wprowadzanie zamętu nie ma uzasadnienia.</p> <p>2. Wymyślenie wariantów jest zwykłym mydleniem oczu.</p> <p>3. Raport jest przygotowany przez organizacje lobbingową, którzy są ekspertami ale tylko w swoim interesie. Widać to po nazewnictwie. Próba uzasadniania tego w objaśnieniach jest zwyczajnie śmieszna.</p>



l.p	Treść opinii
	4. Jedyłą korzyść odniosą podmioty/firmy zaangażowane w nalepki, sprzedawcy i operatorzy systemów inwigilacji. Dostaną forszę z naszych podatków.
14	korzyści zdrowotne - być może uniknę raka płuc
15	Nie widzę żadnych korzyści oprócz ograniczenia wolności obywatelskich, które zapewnią nam Konstytucja
16	<p>Dla ograniczenia zatruwania zawodowego i przez pojazdy spoza miasta i planowanych stref (nie będący lokalnymi mieszkańcami) korzyści miałyby być osiągnięte KOSZTEM LOKALNYCH MIESZKAŃCÓW, a w przypadku ścisłego centrum Starego Miasta kosztem MIESZKAŃCÓW ścisłego centrum Starego Miasta - GATUNKU DRASTYCZNIE ZAGROŻONEGO WYGYNIĘCIEM (systematycznie wyniszczanego skutkami tzw. turystyki, z wszelkimi towarzyszącymi temu efektami - niekontrolowane namnożenie knajp, głównie ze sprzedażą alkoholu, z ogródkami i aktywnością nocną, czyli hałasami, wyziewami, zaśmiecaniem, bezwzględnyimi dostawcami, wjeżdżaniem masowym w najmniejsze uliczki, podwórza, parkowaniem na chodnikach, niszczeniem infrastruktury miejskiej na koszt lokalnych mieszkańców, przekształcaniem kamienic mieszkalnych w szarą strefę hotelową z fatalnymi tego skutkami, etc.)</p> <p>To po raz kolejny WĄTPLIWE MOCNO KORZYŚCI UDERZAJĄCE TAK SAMO W SPRAWCÓW (których to specjalnie nie zabolli), JAK I W ZATRUWANYCH PRZEZ NICH LOKALNYCH MIESZKAŃCÓW (których dotknie to zdecydowanie mocniej, a częściowo wykluczy) - to tak jakby dla uniknięcia agresji, każdorazowo karano po równo agresora, jak i zaatakowanego.</p>
17	Czyste powietrze dla wszystkich.



l.p	Treść opinii
18	Literalnie żadnych - niemieckie miasta wycofują się z SCT, ponieważ normalny proces wymiany aut okazał się skuteczniejszy od SCT (które w Niemczech nigdy nie były tak restrykcyjne jak planowane we Wrocławiu). Wprowadzenie stref podważa podstawowe konstytucyjne prawo do swobodnego korzystania z posiadanej własności (w tym pojazdów). Wprowadzenie SCT pogłębia jedynie dyskryminację (nie wszystkich stać na nowe/nowsze lub elektryczne auto) i wykracza daleko poza uzasadnioną potrzebę (potencjalna korzyść jest wysoce nieproporcjonalna do planowanych ograniczeń). Planowane zakazy mogą jedynie wpłynąć w niewielkim stopniu na stopień NOx, a pozostaną bez wpływu na pyły zawieszone (które pochodzą głównie ze startych opon i klocków hamulcowych).
19	Niewielkie. Jest to nieadekwatny pomysł w stosunku do zamożności mieszkańców.
20	Nie widzę korzyści. Mam samochód z 2006 roku i bardzo rzadko go używam. Po wprowadzeniu SCT nie będę mogła używać samochodu, a wielu mieszkańców z nowszymi samochodami będzie mogło jeździć wielokrotnie więcej ode mnie i ich emisja będzie wielokrotnie większa.
21	Korzyścią byłoby poprawienie jakości powietrza w obecnie bardzo ruchliwych miejscach, jak plac Grunwaldzki czy plac Bema. Proponowana strefa poprawiłaby jeszcze zanieczyszczenie hałasem miejskim w jego centrum, starsze samochody zdecydowanie pracują głośniejsz niż nowsze odpowiedniki.
22	Korzyści, jeśli będą, to będą minimalne, bo zanieczyszczenia spalinami samochodów osobowych są w porównaniu do innych źródeł są niewielkie.



l.p	Treść opinii
23	Jest lepszy niż wariant I, ale wprowadzenie wariantu III byłoby jeszcze lepszym pomysłem. Wrocław powinien postawić na komunikację miejską i sieć rowerową i stopniowo pozbywać się samochodów w ścisłym centrum miasta. Sam będąc mieszkańcem śródmieścia, nie widzę potrzeby używania samochodu w obrębie centrum, a mieszkańcy z peryferyjnych dzielnic powinni mieć zapewniony transport komunikacją publiczną do centrum, a ewentualne auta zostawiać na parkingach typu park and ride. Berlin, Londyn i Kopenhaga dały radę to i Wrocław sobie poradzi!
24	Mniej zanieczyszczone powietrze w częściach Wrocławia objętych strefą.
25	Strefa jest pierwszym, małym krokiem miasta we właściwym kierunku. Jest to jeden z nielicznych projektów w którym ważniejsze od głosu kierowców okazało się zdrowie i dobro wszystkich mieszkańców.
26	Nie widzę żadnych korzyści. Tylko straty dla mieszkańców miasta. Za to każdy spoza miasta, kto ma nowszy samochód, będzie mógł wjechać do miasta, podczas gdy mieszkańcy ze starszymi samochodami nie będą mogli ich używać. Zanieczyszczenia komunikacyjne nie wpływają szczególnie na zanieczyszczenie w porównaniu z zanieczyszczeniami z kopciuchów, co widać w pomiarach zanieczyszczeń wiosną i latem.
27	Żadne
28	Czyste powietrze
29	Nie widzę żadnych korzyści dla ogółu mieszkańców Wrocławia
30	tylko wariant 1
31	Nie widzę żadnych wymiernych korzyści
32	Brak



l.p	Treść opinii
33	Teoretycznie czystsze powietrze, bo najubożsi mieszkańcy miasta będą musieli pozbyć się swoich samochodów. Zwłaszcza w planie ambitnym.
34	Uważam wariant zaproponowany przez ekspertów za zbyt radykalny w kontekście funkcjonowania centrum miasta.
35	Nie widzę korzyści. Motocykl nie jest objęty jako pojazd uprzywilejowany a bardzo rozładowuje korki.
36	Żadne korzyści z tego nie wynikają. Ograniczanie swobody poruszania się ojczyźnie powinno być surowo karane
37	Zredukowanie spalin w wybranym terenie
38	Czystrze powietrze
39	Żadnej, odchodzi się od tego w wielu miastach
40	Ograniczenie ruchu w centrum.
41	Żadnych korzyści. Wykluczacie ludzi, którzy płacą podatki a nie stać ich na drogie auta. Które syrefy we Wrocławiu nie są obarczone korupcją urzędników?
42	Czystrze powietrze, bardziej eko miasto, z racji bycia astmatykiem i że nie posiadam samochodu widzę to jsk najbardziej na plus. Wariant 3 - Ambitny spełnia moje wymagania zdrowotne oraz jak widzę przyszłość miast. Inwestowanie komunikację zbiorową i bilet aglomeracyjny jest przykładem najlepszych praktyk miejskich w Europie.
43	Mniej samochodów w centrum miasta, przez co większa cisza.
44	Najważniejsza jest dla mnie realna poprawa jakości powietrza w jak największej części miasta. Zależy mi przede wszystkim na obniżeniu emisji tlenków azotu, które na codzien wpływają na obniżenie koncentracji i wykluczenie społeczne u mnie i moich dzieci ze względu na nasze ADHD. Związek wpływu tlenków azotu na układ nerwowy pokazują badania grupy Neurosmog. Najważniejsze jest dla mnie



l.p	Treść opinii
	wyeliminowanie z ruchu jak największej ilości, począwszy od najstarszych, samochodów z silnikiem diesla.
45	Żadnych korzyści.
46	Widzę więcej znaków zapytania lub strat niż korzyści
47	Korzyścią mogłoby być zmniejszenie ruchu w strefie, ale z Państwa broszury wyczytałem, że strefa tak nie zadziała. W takim razie nie widzę korzyści, widzę tylko wady.
48	Głupota
49	Nie widzę żadnych korzyści
50	Strefa czystego transportu we Wrocławiu jest zbędna. Przyniesie wyłącznie szkody, a nie korzyści. Wspomnieni w raporcie pseudoeksperti tworzący raport ewidentnie nie posiadają elementarnej wiedzy co się dzieje na świecie (w Niemczech SCT są likwidowane).
51	Nie widzę korzyści płynących ze wprowadzenia strefy czystego transportu we Wrocławiu z tego względu że ten pomysł ogranicza wolność wyboru do poruszania się. Uważam że transport publiczny we Wrocławiu nie spełnia oczekiwań ponieważ jest bardzo awaryjny oraz niekomfortowy. Moim zdaniem samochody starsze spalinowe nie mają aż tak dużego wpływu na jakość powietrza. Miasto powinno się bardziej skupić na termomodernizacji kamienic. Dodatkowo nowsze samochody są bardziej awaryjne, droższe w utrzymaniu. Samochody elektryczne nie są tak naprawdę ekologiczne ponieważ przy większych awariach są utylizowane bo koszty naprawy przewyższają wartość samochodu. Uważam że ten projekt nie poprawi znacząco jakości życia w mieście tylko spowoduje że będzie ono bardziej uciążliwe dla osób mniej majątnych.



l.p	Treść opinii
52	Ograniczenie emisji spalin i hałasu w strefach w których przebywa większość mieszkańców, pracowników i turystów. Przygotowanie użytkowników indywidualnego transportu do zmiany przyzwyczajeń i korzystanie w większym zakresie z transportu zbiorowego.
53	Żadnych. Same utrudnienia wynikające z ograniczeń. Może by tak Prezydent dojeżdżał do pracy rowerem dla przykładu.
54	Nie widzę żadnych korzyści.
55	Brak korzyści. Największą i najszybszą bronia jest zieleń która jest cały czas wycinana.
56	Korzyści będą miały koncerny produkujące samochody spełniające wymagania. Skarb Państwa będzie miał wpływ ze zwiększonego zużycia paliwa oraz z opłat parkingowych. Jako społeczeństwo stracimy - pozyskane pieniądze tak czy siak zostaną albo wytransferowane przez korporacje poza granice naszego kraju, a przez władze miejskie zmarnowane w sposób tradycyjny. O ochronie powietrza w centrum miasta nie ma co w ogóle pisać bo to już zupełna aberracja. Korzyści mogą mieć w przyszłości adwokaci i osoby/grupy społecznej, które wygrają sprawy sądowe z miastem z tytułu wprowadzenia przez miasto prawa dyskryminującego obywateli w sytuacji nierówności społecznych.



I.p	Treść opinii
57	<p>Tak długo jak Wrocław</p> <p>(1.) nie wdroży taniej i przede wszystkim dobrej komunikacji miejskiej, oraz</p> <p>(2.) nie wybuduję dobrej obwodnicy, która da realną alternatywę iminiecia centrum. Tak długo ograniczenia w centrum nie rozwiążą problemów z jakimi boryka się Wrocław.</p> <p>Złe planowanie przestrzeni miejskiej w postaci zagęszczania zabudowy w ścisłym centrum (nowe biurowce, czy apartamentowce), tworząc miejsca do których ludzie muszą dotrzeć z całego Wrocławia zagęszcza ruch. Lepiej było by wstrzymać tego typu inwestycje w przestrzeni, która już jest zakorkowana, aby nie zwiększać tam ruchu. Natomiast mamy miejsca w mieście, które są lepiej skomunikowane i dają jeszcze możliwość na poprawienie infrastruktury. Tak unikniemy nadmiernego ruchu w centrum.</p> <p>Ad 1. Mieszkańcy wielu obrzeży Wrocławia od lat proszą o sensowne połączenia komunikacyjne (dla przykładu Soltysowice czy Jagodno). Tak długo jak Ci Mieszkańcy w życiu codziennym są zmuszeni jechać własnym samochodem. Tak długo zakazy poruszania się autem po centrum nie mają moralnego prawa być wprowadzone.</p> <p>Ad 2. Obwodnica Południowa, (prowadząca z Jagodna na wschód) pokazała, że rozwiązanie polegające na wybudowaniu jedno pasowych pasów ruchu z płaskimi skrzyżowaniami nie daje realnych korzyści. Skrzyżowania płaskie spowalniają ruch w godzinach szczytu z 70km na godzinę do 20, często 10km na godzinę. Efekt jest taki, że w wielu przypadkach szybciej jest jechać przez zakorkowane miasto, niż korzystać z obwodnicy. Dodatkowo, wolnobieżne maszyny budowlane i rolniczego, każdego dnia blokują obwodnicę, swoim przejazdem że względu na brak możliwości wyprzedzenia na jedno pasmowej jezdni. Co znów przekierowuje ruch z obwodnicy do miasta.</p>



l.p	Treść opinii
	Ad 2 II Na Soltysowicach miasto zaproponowało budowę obwodnicy, a'la obwodnica Południowa. , jednym pasem ruchu i skrzyżowaniami płaskimi. Takie podejście nie rozwiąże problemu. Dziś każdy kto potrzebuję z Soltysowic dostać się do Brochowa musi jechać przez centrum. Nie ma alternatywnej drogi. Gdy powstanie zła obwodnica, która wzorem obwodnicybpołudniowej będzie wiecznie zakorkowana, ludzie potrzebujący się przemieścić nadal będą jeździć autami przez centrum, bo nie mają na dzień alternatywy, ani w postaci komunikacji miejskiej, ani w postaci obwodnicy.
58	Poprawa jakości powietrza.
59	Żadnych, same wady.
60	ewidentnych żadnych
61	Nie widzę żadnych korzyści
62	Dobrze to brzmi na papierze, ładnie wygląda dla osób z zewnątrz, czy dla Unii Europejskiej
63	Brak korzyści. W okresie pandemii ruch samochodowy był znikomy, jakość powietrza bez zmian.
64	Nie widzę żadnych. Podczas lockdownu ruch był prawie ten żaden, a powietrze tak samo brudne. Zajmijcie się tematem ogrzewania kamienic zamiast uprzykrzać ludziom życie!
65	Żadne. Jest to kolejny bezsensowny a wręcz idiotyczny pomysł rządzących Wrocławia, który ma zmusić najbiedniejszych do korzystania z komunikacji miejskich. Podział klasowy Ciąg dalszy
66	Brak. To temat zastępczy. Nie widzę systemowych rozwiązań
67	Żadne.
68	Żadne
69	Brak znaczących korzyści.



l.p	Treść opinii
70	Żadnych. To wyrzucone pieniądze na utrudnianie życia kierowcom tak jak na konsultacje w tej sprawie.
71	<p>Z w/w wariant ostrożny już lepiej wziąć pod uwagę. Należy brać pod uwagę, że ekologiczne również jest używanie auta już wyprodukowanego niż wsuwanie się w konsumpcjonizm i pozbywanie się przykładowo aut na benzynę z przykładowo lat 2008, które jest sprawne na rzecz nowych, którego produkcja ksztuje środowisko, jest awaryjne z powodu większej ilości elektroniki, przy samochodach elektrycznych to problemem Polski jest również to, że prąd pozyskujemy z elektrowni węglowych, więc opłacalność ekonomiczna i ekologiczna jest mała.</p> <p>Przy zmniejszeniu udziału samochodów z silnikami diesla w mieście, będzie to miało przełożenie na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w mieście. Jednak głównym problemem we Wrocławiu są mieszkania wyposażone w indywidualne paleniska, których ucieplnienie jest powolne. Zapewne wprowadzenie SCT będzie miało przełożenie na zmniejszenie korków i zwiększenie miejsc parkingowych.</p>
72	<p>Jakiegokolwiek korzyści by nie były opierając się na danych od lobbysty, jakim jest z całą pewnością PSPA, są nieadekwatne do decyzji Suwerena, którym są wszyscy Wrocławianie. Zatem wprowadzanie czegokolwiek, co nie podoba się i nie ma zgody większości Wrocławian, jest działaniem nielegalnym i na pewno będzie przez pewną część Wrocławian kierowane do sądu wobec ludzi, którzy mają czelność mówić o sobie, że zostali wybrani do reprezentowania Wrocławian, a tak naprawdę realizują swoje własne cele bądź cele lobbystów, którzy im za to płacą.</p>
73	Zmniejszenie smogu, wypełnienie rządowych zobowiązań.
74	29.04.2023, Wrocław



I.p	Treść opinii
	<p>Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia</p> <p>Popieramy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) w najbardziej ambitnym wariantcie.</p> <p>Strefa Czystego Transportu powinna być jednym z elementów szerokiej polityki mającej na celu poprawę jakości powietrza we Wrocławiu.</p> <p>W załączeniu przedstawiamy wnioski do projektu Strefy Czystego Transportu:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wyznaczenie Strefy w granicach Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Wszyscy mieszkańcy Wrocławia mają prawo do czystego powietrza, dlatego nie możemy tego prawa ograniczać do centrum miasta.2. Przedstawienie wpływu SCT na stan powietrza w mieście: lokalnie i globalnie. Prognozę oraz rokrocznie: wyniki z danego roku oraz prognoza na kolejny.3. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób z niepełnosprawnościami, przypisywanymi do osoby, nie do aut4. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób urodzonych przed 1 stycznia 1955 roku, przypisywanymi do osoby, nie do auta.5. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdy historycznych, tj. pojazdów co najmniej 40-letnich, mających szczególną wartość historyczną i zarejestrowanych jako pojazdy zabytkowe6. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdów specjalnych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury7. Stworzenie pakietu zachęt do przesiadania się z aut na alternatywne środki transportu jak na przykład bezpłatny bilet na komunikację miejską, dopłata do roweru elektrycznego i



l.p	Treść opinii
	<p>cargo dla osób oraz przedsiębiorstw, których samochód posiadany na własność w chwili uchwalenia SCT nie spełnia wymagań.</p> <p>8. Ustanowienie terminu zakończenia stosowania SCT w przypadku osiągnięcia w mieście ówczesnie obowiązujących całorocznych norm dla NOx oraz benzo(a)pirenów według WHO przez 3 lata z rzędu</p> <p>9. Prowadzenie systematycznej i skutecznej kontroli stacji badań pojazdów, w celu możliwie skutecznego ograniczenia samochodów nie spełniających wymagań, w tym z wyciętymi filtrami DPF.</p> <p>Jednocześnie wraz z wprowadzaniem SCT powinny ulec poprawie alternatywy dla transportu indywidualnego. Ograniczenie liczby aut poruszających się po mieście będzie skuteczniejszym sposobem na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza. W tym celu wnioskujemy o inwestycje w zrównoważony transport:</p> <p>1. Do 2025, czyli roku wprowadzenia SCT:</p> <p>A. Przyspieszenie komunikacji autobusowej poprzez wprowadzenie buspasów:</p> <ul style="list-style-type: none">● Buspasa na ul. Krakowskiej w rejonie węzła z Armii Krajowej. (Brakujący odcinek około 150 m niezabudowanego torowiska pomiędzy przystankiem Armii Krajowej, a zawrotką przed sklepem Selgros)● Buspasa na ulicy Borowskiej od Ślicznej do centrum (na odcinku od Wieczystej wewnątrz rezerwy)● Buspas w ciągu Kochanowskiego – Brucknera – Krzywoustego <p>B. Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej w centrum przez stworzenie przystanków wiedeńskich:</p> <ul style="list-style-type: none">● Przystanek Świdnicka w kierunku Krzyków



l.p	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">● Przystanek Renoma w kierunku północnym <p>C. Ograniczenie liczby aut wjeżdżających do miasta przez wprowadzenie wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską</p> <p>D. Ograniczenie możliwości i zasadności wjazdu aut do ścisłego centrum:</p> <ul style="list-style-type: none">● Zamknięcie Placu Solnego dla transportu indywidualnego● Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania i objęcie nią całego obszaru SCT <p>E. Zlecenie wykonania analizy możliwości przyspieszenia tramwajów na istniejącej infrastrukturze, bez istotnych inwestycji w tym priorytet na wszystkich skrzyżowaniach oraz pełna dostępność dla niepełnosprawnych</p> <p>2. Do 2028, kolejnego progu:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Poszerzenie siatki linii tramwajowych i całkowicie zrealizowanie Wrocławskiego Programu Tramwajowego do 2027B. Realizacja Wrocławskiego Planu Rowerowego w terminie o dwa lata krótszym, niż obecnie planowany horyzont do 2030 rokuC. Ograniczenie istotności Kazimierza Wielkiego jako trasy tranzytowej w komunikacji indywidualnej, na rzecz alternatywnych potoków w tym ulic Piłsudskiego, Dubois, Drobnera i dalsze zmniejszenie ruchu wewnątrz ścisłego centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą miejską i OdrąD. Możliwie dalsze szerokie wdrożenie planu przyspieszenia transportu tramwajowego, zrealizowanego do 2025 <p>3. Do 2032 aktualnie zaplanowanego ostatniego stopnia wdrażania SCT:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Realizacja tras tramwajowych opisanych w Społecznej wersji Wrocławskiego Programu Tramwajowego



l.p	Treść opinii
	B. Stworzenie połączeń główna trasą rowerową do każdego osiedla C. Likwidacja wszystkich miejsc parkingowych na ulicach w ścisłym centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą miejską i Odrą, z wyłączeniem miejsc dla niepełnosprawnych. Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
75	Żadne, strefa nie rozwiązuje problemów związanych z tzw. "samochodozą" (car dependence).
76	Nie dla strefy we Wrocławiu! Dostyc wprowadzania chorych pomysłów urodzonych w głowie pseudo prezydenta sytryka i jego koleśi urzędników wrocławskich! Wszyscy polecieć w najbliższych wyborach za działanie wbrew mieszkańcom!
77	Żadnych. Zakaz użytkowania sprawnych ale starych samochodów z silnikiem benzynowym będzie miał pomijalny wkład w redukcję smogu, zwiększy natomiast ubóstwo i wykluczenie polskich emerytów, których nie będzie stać na zakup samochodów spełniających normy. W mojej opinii zawęziłbym zakaz do starych samochodów z silnikiem diesela, w szczególności pozbawionych filtra DPF (wprowadziłbym obowiązkową kontrolę jego posiadania dla właścicieli wszystkich samochodów z silnikiem diesela), gdyż tylko one emitują najbardziej szkodliwe dla ludzi związki, składowe PM2.5 oraz F-PAHs.
78	Nie widzę korzyści, próba wprowadzenia strefy spowoduje raczej same kłopoty i zamiast rozwiązać problem jeszcze go nasili.
79	Wizerunkowe przede wszystkim - kosztem biednych
80	Brak korzyści
81	Ochrona ścisłego centrum
82	Ograniczenie ruchu najstarszych samochodów nie tylko w ścisłym centrum, ale także w równie zanieczyszczonych jego okolicach.



l.p	Treść opinii
	Granice tej strefy są także wyznaczone w sposób jasny, oraz umożliwiają lepszą kontrolę pojazdów wjeżdżających do strefy
83	Czystsze powietrze, zmniejszenie ruchu motoryzacyjnego i hałasu, większa przestrzeń dla pieszych i rowerzystów
84	Widzę tylko same problemy dla mieszkańców Wrocławia. Jestem przeciwny wprowadzeniu takiej strefy w najbliższych latach.
85	Wrocław nie potrzebuje takiej strefy. Wywoła chaos.
86	<p>Pytanie sugeruje odpowiedź (jest sformułowane tendencyjnie). Widzę niekorzystne ograniczenie mobilności uboższych mieszkańców miasta, które stanowi dyskryminację ekonomiczną. Brak możliwości wjechania do centrum miasta dla właścicieli pojazdów, którzy są objęci takimi samymi obowiązkowymi opłatami, jak właściciele nowszych aut (akcyza paliwowa, obowiązkowe ubezpieczenie, przeglądy techniczne itp.).</p> <p>Czy niedługo nie będę mógł zawieźć rodzica na badania do szpitala, gdyż auto jest zbyt stare, choć spełnia wszystkie państwowe rygory techniczne i formalne? Jadąc w inną część miasta mam robić objazd, co zajmie więcej czasu i spowoduje spalanie większej ilości paliwa, więc poniosę większy koszt jednocześnie zwiększając emisję szkodliwych związków do atmosfery? Czy stare Seicento, Lanos, albo wiekowa Skoda z silnikiem diesla są bardziej szkodliwe, niż nowy Hilux z silnikiem V6, albo Mustang z V8? Przecież te nowe i paliwożerne samochody będą mogły wjechać do centrum.</p> <p>Strefa czystego transportu uderzy w najuboższych, którzy często potrzebują samochodu ze względu na dalekie dojazdy do pracy, oraz inne codzienne obowiązki. Osoby zamożne przemieszczają się nowymi, dużymi i przeważnie paliwożernymi samochodami. Takich ludzi ograniczenia nie dotkną.</p>



l.p	Treść opinii
87	Nie widzę korzyści i jestem przeciw wprowadzaniu strefy w zaproponowanym kształcie.
88	Poprawa jakości powietrza
89	Żadnych
90	żadnych
91	Zmniejszenie ruchu samochodowego, wraz z tym mniejsze zanieczyszczenie powietrza i hałas co ma wpływ na zdrowie mieszkańców Poprawa dobrostanu ludzi mieszkających w centrum Zwiększenie atrakcyjności miasta Wymuszenie skupienia się na wydajnym transporcie publicznym
92	BRAK KORZYŚCI NIE dla SCT na Szczepinie
93	nie widzę korzyści
94	Obecnie w mieście dostrzega się jedynie ograniczenia i trudności w poruszaniu się, bez żadnych korzyści dla mieszkańców. Władze miasta wprowadzają różne ograniczenia, takie jak bus-pasy czy zwężenie pasów ruchu, aby zrobić miejsce dla dróg rowerowych, co jeszcze bardziej utrudnia przemieszczanie się. Propozycje takie, traktowane są przez mieszkańców jak nieśmieszny żart, co wymaga wprowadzenia konkretnych rozwiązań. Aby rozwiązać problem ograniczeń w mieście, należy skoncentrować się na poszukiwaniu rozwiązań, które nie będą naruszały prawa mieszkańców do swobodnego przemieszczania się. Jednym z możliwych rozwiązań może być rozszerzenie i modernizacja sieci transportu publicznego, w tym rozwój transportu zbiorowego i tramwajów jak również zwiększyć częstotliwość jazdy kolei



l.p	Treść opinii
	<p>podmiejskiej, co ułatwi dojazd do pracy i szkoły dla mieszkańców gmin ościennych.</p> <p>Wniosek, że najlepszym rozwiązaniem jest pozostanie w domu, jest niedopuszczalny, ponieważ utrudnia to funkcjonowanie mieszkańców miasta. Właściwe podejście polega na poszukiwaniu innowacyjnych rozwiązań, które będą przynosić korzyści zarówno dla mieszkańców, jak i dla środowiska.</p>
95	Obszar objęty strefą czystego transportu jest zbyt duży i obejmuje zwykle osiedla, co będzie bardzo niekorzystne dla zwykłych mieszkańców ze względów finansowych - wymiana aut na ekologiczne lub wyprowadzka na obrzeża miasta.
96	Mniejszy ruch w centrum miasta
97	Czystsze powietrze, ale powinno to objąć również komunikację autobusową
98	Mniej zanieczyszczeń i zdrowsze powietrze, którym oddychają mieszkańcy.
99	Widzę korzyść dla posiadaczy i producentów aut elektrycznych oraz dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych.
100	Żadnych. Przy ilości wydawanych pozwoleń na budowę oraz będących w trakcie realizacji m.in. przy ul. Braniborskiej budynków mieszkalnych i tak wszystkie pojazdy będą stały w korku.
101	Nie widzę żadnych korzyści. Widzę tylko próbę dyskryminacji.
102	niewielkie
103	Ograniczenie ilości starych, kopcących aut na ulicach Wrocławia; stopniowa zmiana w myśleniu o transporcie przez mieszkańców; wzrost wykorzystania komunikacji miejskiej
104	Zadnych?
105	Nie jest to korzyść



I.p	Treść opinii
106	- jedyna korzyść to taka że nie obejmie całego Wrocławia
107	Żadnych, widzę zagrożenie dla wolności osobistej.
108	Poprawa jakości powietrza w centrum i pobliżu strefy, ale niestety w długiej perspektywie czasowej.
109	Mniej gruzów na drogach. Lepsze powietrze.
110	Niewielkie. Jaka jest emisja silnika "nowej generacji" gdy nie osiągnął temperatury roboczej? Jeżeli 3 litrowy diesel wyjedzie na odcinek 3 km to jaka jest jego emisja?
111	Brak korzyści. Widzę same utrudnienia i propozycje nie do przyjęcia.
112	Żadnych. Dopóki w centrum miasta zlokalizowane są instytucje publiczne nie powinno się ograniczać mieszkańcom dostępu do nich poprzez wyłączenie możliwości dojazdu własnym środkiem transportu.
113	żadne. To spowoduje tylko wykluczenie społeczne. Ludzie nie jeżdżą starymi autami, bo lubią, tylko ich nie stać. A w dodatku pandemia pokazała, że za smog nie odpowiadają auta
114	Zdrowe i dłuższe życie
115	Zadne
116	Żadne
117	Korzyści wprowadzenia stref w kształcie zaproponowanym przez ekspertów ? Każda zmiana wymaga przeprowadzenia konsultacji społecznych, a tutaj nie widzę aby eksperci pochyli się nad problemem "szarego człowieka" którego srodze uderzy wprowadzenie stref.
118	Korzyści nie widzę żadnych. Widzę jedynie utrudnienia i usilną próbę sprostania wytycznym UE. Powinno się zwiększyć kontrolę domów, które ogrzewają nieprawidłowymi materiałami zamiast zaostrzać wjazd samochodów do miasta.



l.p	Treść opinii
119	Nie widzę korzyści. Lepiej zwiększyć przepustowość we Wrocławiu dla samochodów, niż ograniczać wolność mieszkańców.
120	żadne póki nie będzie: 1. zwiększona wymiana tzw kopciuchów we Wrocławiu 2. poprawa komunikacji publicznej (vide tramwaje, autobusy) 3. wspomaganie wymiany aut dla mieszkańców potencjalnych ograniczonych stref
121	Nie widzę żadnych korzyści.
122	żadnych
123	Ograniczenie wydzielania spalin. Ponadto rozwiązałyby się częściowo problemy parkowania, kierowcy będą zmuszeni zostawiać samochody poza strefą, i dojeżdżać komunikacją miejską.
124	Dyskryminacja ubogich. Nowe auta na benzynę wydzielają cząstki PM2.5 w przeciwieństwie do starych aut, dlaczego mają prawo wjeżdżać?
125	Żadnych.
126	Proponowany w raporcie kształt skutkowałby ograniczeniem korzystania z najbardziej zanieczyszczających środowisko pojazdów co mogłoby w pewnym stopniu poprawić jakość powietrza. Dodatkowo korzyści na pewno odniosą dealerzy i producenci samochodów, gdyż ludzie będą zmuszeni do nabywania coraz to nowszych modeli aby móc dojechać do domu, lub korzystać z atrakcji w centrum.
127	Żadnych
128	Brak
129	Należy się skupić na pomocy obywatelom, a nie ograniczaniu ich swobód. Realnie patrząc ludzie nie stać na samochody, które posiadają obecnie restrykcyjne normy emisji spalin. Należy się skupić na pomocy obywatelom, a nie ograniczaniu ich swobód. Strefa czystego



l.p	Treść opinii
	transportu to utopia. Zamiast ograniczać swobody należy zadbać o odpowiednie dopłaty do samochodów EV. Ograniczanie powoduje sprzeciw oraz agresję. Należy uświadamiać ludzi odnośnie korzyści bycia eko i motywować ich (buspasy dla EV, darmowe lub tańsze parkingi dla EV, dopłaty do EV).
130	Poprawa jakości powietrza, łatwiejsze możliwości poruszania się rowerem, cichsze centrum
131	Nie widzę.
132	Widzę jedynie koszty a nie korzyści. Nie wstyd Państwu prowadzić tej kampanii w tak tendencyjny sposób?
133	Strefa w żadnym wymiarze nie wprowadzi korzyści a jedynie obciąży mieszkańców.
134	Proponowany kształt nie ma korzyści. "Raport" specjalnie pomija niewygodne fakty, żeby przemilczeć prawdę o tym że rozwiązanie nie przyniesie korzyści, a jedynie uprzykrzy życie mieszkańcom.
135	Korzyści zobaczą tylko dilerzy samochodów a nie przeciętny mieszkaniec Wrocławia,
136	Bedę musiała kupić nowe auto a zanieczyszczenia i tak się nie zmienią.
137	Nie widzę korzyści
138	Strefa nie będzie miała korzyści.
139	Proponowany projekt nie będzie skuteczny. Zanieczyszczenia nie zatrzymają się same na sztucznej granicy. Potrzeba wspierać osoby potrzebujące a nie je dobijać kosztami.
140	Nie widzę korzyści
141	Straty mieszkańców będą przeważały nad korzyściami. Sprzeciwiam się takiemu projektowi.
142	To rozwiązanie, które może skutecznie ograniczyć emisję zanieczyszczeń generowanych przez ruch samochodowy, a



l.p	Treść opinii
	<p>szczególnie toksycznych tlenków azotu. Sprawdza się już w ponad 320 europejskich miastach.</p> <p>Wprowadzenie SCT realizuje priorytetowy cel ochrony zdrowia mieszkańców i mieszkanki stolicy przed skutkami wdychania spalin, a szczególnie ochrony dzieci. Są one najbardziej narażone na konsekwencje oddychania zanieczyszczonym powietrzem ponieważ wdychają one więcej powietrza w przeliczeniu na kilogram masy ciała od osób dorosłych, a ich organizmy wciąż się rozwijają. Znaczenie ma również ich niewielki wzrost i wdychanie zanieczyszczeń bliżej źródła ich emisji.</p> <p>W 2021 roku Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) przedstawiła nowe rekomendacje dotyczące jakości powietrza, w których proponuje obniżenie granicznych poziomów stężenia kluczowych zanieczyszczeń. Dla dwutlenku azotu, emitowanego przede wszystkim przez samochody, jako niebezpieczne powinniśmy postrzegać stężenie czterokrotnie niższe niż dotychczas. WHO obniżyło poziom stężenia średniorocznego z $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ do $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ i dodało dodatkową rekomendację co do maksymalnego stężenia średniodobowego $-25\mu\text{g}/\text{m}^3$.</p> <p>Oczywiście SCT nie może być jedynym narzędziem ograniczania emisji transportowych i równoważenia miejskiej mobilności. Musi być powiązane z wykorzystaniem innych narzędzi, takich jak np. zwiększanie dostępności transportu publicznego czy rozbudowa infrastruktury rowerowej. Niemniej jednak należy przyjąć takie zasady funkcjonowania strefy, by jej wdrożenie przyniosło możliwie największe ograniczenie emisji przy równoczesnym zadbaniu o sprawiedliwość społeczną. Konieczne jest też dostrzeżenie, że korzyści z wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym będą zbyt małe. Nawet wariant ambitny nie jest wystarczająco ambitny.</p>



l.p	Treść opinii
	<p>1. Strefa czystego transportu powinna od razu albo w jednym z kolejnych etapów objąć całe miasto, ponieważ:</p> <p>wdrożenie SCT przyniesie korzyści zdrowotne wszystkim osobom mieszkającym w mieście, a nie tylko części;</p> <p>mieszkańcy mieszkający po zewnętrznej stronie proponowanej granicy, na terenach gęsto zamieszkałych, będą krócej doświadczać negatywnych skutków zwiększenia liczby aut parkujących w pobliżu ich miejsc zamieszkania albo nie będą doświadczać ich wcale;</p> <p>granice SCT pokrywające się z granicami miasta będą bardziej oczywiste i łatwiejsze do rozpoznania dla wszystkich zainteresowanych, co ułatwi kontrolę przestrzegania regulacji, a przez to zwiększy skuteczność strefy;</p> <p>infrastruktura ułatwiająca przesiadanie się na transport publiczny lub współdzielony, w tym parkingi P&R, powinna od razu powstawać w miejscach, gdzie docelowo będzie potrzebna, gdzie będzie użytkowana przez kolejne dekady. Inwestowanie w kosztowną infrastrukturę, przy granicy strefy, o której wiadomo, że będzie musiała być przesunięta za 4, 6 lub 8 lat może wygenerować koszty osieroczone (chyba że inwestycje będą niewielkie i przeprowadzone w sposób na tyle elastyczny, że możliwa będzie późniejsza zmiana funkcji i sposobu użytkowania zbudowanej infrastruktury).</p> <p>2. Strefa powinna być wprowadzona jak najszybciej – od 2024. Wyniki wielu badań wpływu zanieczyszczenia powietrza przez samochody na zdrowie dzieci nie pozostawiają wątpliwości co do konieczności szybkiego ograniczenia tych emisji. Nie mamy czasu do stracenia, a obowiązkiem władz miasta jest podjęcie wszelkich niezbędnych działań w celu ochrony zdrowia wszystkich mieszkańców.</p> <p>Wejście w życie kolejnych ograniczeń (etapów), powinno być za każdym razem bardzo wyraźnie i ze sporym wyprzedzeniem</p>



l.p	Treść opinii
	<p>komunikowane przez miasto w przestrzeni publicznej i w mediach społecznościowych, aby nikt nie był zaskoczony zmianami.</p> <p>Kilkumiesięczna kampania informacyjno-edukacyjna mogłaby zwiększyć akceptowalność tych działań. Równie istotne jest prowadzenie badań poziomów zanieczyszczenia powietrza przy głównych drogach objętych SCT i tych poza strefą przed i po wdrożeniu każdego etapu zaostrzania wymogów SCT i dostarczanie mieszkańcom informacji na temat efektów działania strefy.</p> <p>Od 2030 r. powinien obowiązywać zakaz wjazdu i poruszania się po strefie pojazdami osobowymi i dostawczymi do 3, 5 ton napędzanymi silnikami diesla, niezależnie od przypisanej normy Euro lub daty produkcji/pierwszej rejestracji, przy jednoczesnym pozostawieniu normy Euro 6 jako kryterium wjazdu dla pojazdów z silnikami benzynowymi. Taki zapis zachęci do inwestycji w pojazdy zeroemisyjne, które wkrótce mają być konkurencyjne cenowo wobec samochodów z silnikami spalinowymi.</p> <p>Miasto powinno wyznaczyć i wyraźnie zakomunikować termin jak najbliższy roku 2030 (najlepiej 2032 lub 2034 rok), od którego po strefie będą mogły poruszać się wyłącznie pojazdy zeroemisyjne. Takie cele istnieją już w innych europejskich miastach i są zgodne z dążeniem tych miast do osiągnięcia neutralności klimatycznej.</p> <p>3. W celu zapewnienia jak największej spójności i skuteczności polityki transportowej miasta, a w szczególności ograniczania negatywnego wpływu transportu na zdrowie mieszkańców i środowisko, konieczne jest powiązanie wdrażania kolejnych etapów SCT z równoległą realizacją innych polityk w zakresie zrównoważonego transportu.</p> <p>Niezbędne są między innymi:</p> <p>Zmiany infrastrukturalne dające więcej przestrzeni pieszym i rowerzystom, poprawiające jakość i bezpieczeństwo oraz zapewniające</p>



l.p	Treść opinii
	<p>spójność sieci infrastruktury pieszej i rowerowej zgodnie ze standardami CROW.</p> <p>Wdrożenie obejmującego całe miasto programu Szkolnych Ulic polegającego na ograniczeniu ruchu samochodowego wokół placówek edukacyjnych i tworzeniu atrakcyjnej infrastruktury miejskiej wokół nich. Przy placówkach edukacyjnych położonych przy ulicach, gdzie ograniczenie ruchu jest utrudnione, postulujemy o stworzenie zielonych barier ochronnych, np. w postaci odpowiednio zagęszczonych żywopłotów i/lub przekierowanie ruchu pieszego i rowerowego – umożliwienie dotarcia do placówki od innej strony.</p> <p>Dalszy rozwój transportu publicznego, rozumianego jako poprawa jego dostępności, niezawodności i jakości usług, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none">• zwiększenie częstości połączeń tam, gdzie ich liczba jest niewystarczająca,• tworzenie nowych połączeń regularnych i/lub wdrażanie transportu na życzenie (zależnie od potrzeb),• uprzywilejowanie transportu publicznego w korzystaniu z infrastruktury drogowej poprzez tworzenie buspasów,• integracja biletowo-taryfowej z gminami metropolii warszawskiej (wspólne bilety),• integracja multimodalna (ułatwienie łączenia w jednej podróży kolei, autobusu, czy tramwaju i roweru miejskiego)• tworzenie węzłów przesiadkowych i koordynacja rozkładów jazdy, parkingi P+R na stacjach i przystankach położonych na obrzeżach i poza granicami Warszawy• współpraca z gminami metropolii warszawskiej w zakresie rozwoju połączeń i budowy parkingów P+R• zwiększenie dostępności informacji o połączeniach, czasach podróży i oczekiwani



l.p	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">• wymiana floty miejskiej na bezemisyjną i dostosowaną do potrzeb mieszkańców (w tym do potrzeb osób z niepełnosprawnościami). <p>Tworzenie hubów współdzielonej mobilności na obszarach, gdzie rozwój transportu publicznego nie będzie możliwy w krótkim czasie. Mogą one zawierać pojazdy mikro mobilności, takie jak elektryczne rowery i skutery, a także współdzielone samochody elektryczne. Ze względu na wysoki udział emisji transportowych samochodów dostawczych miasto powinno wspierać powstawanie centrów konsolidacji i punktów przeładunkowych, położonych na obrzeżach miasta, w oddaleniu od terenów z gęstą zabudową mieszkaniową, z których firmy kurierskie będą mogły rozwozić ładunki po mieście za pomocą pojazdów zeroemisyjnych, w tym rowerów cargo.</p>
143	Głównie materialne po stronie producentów i sprzedawców samochodów oraz usługodawców w dziedzinie transportu typu taxi itp.
144	Czystsze powietrze. Ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta. Strefę należy wprowadzić w wariantcie ambitnym. Pozostałe warunki nic właściwie nie zmieniają.
145	Strefa ograniczonego ruchu powinna we Wrocławiu powstać, ale... według mnie znaczną część zanieczyszczeń generują niewłaściwe obostrzenia i płatne parkingi, które w istotny sposób przyczyniają się do korków i problemów z parkowaniem w mieście. Należy pamiętać o tym, że większość społeczeństwa po prostu nie stać na zakup "elektryka". A poza tym miasto nie jest przystosowane do ładowania akumulatorów setek czy tysięcy samochodów z napędem elektrycznym. Nie są do tego przystosowane sieci przesyłowe, jak również nie istnieje rozwinięta sieć stacji z możliwością ładowania. Ponadto jedynie niewielka część mieszkańców będzie miała



l.p	Treść opinii
	możliwość ładowania akumulatorów samochodu w miejscu zamieszkania czy pracy. Podejmujący decyzje w tym zakresie są "odklejeni" w mniejszym lub większym stopniu od problemów większości mieszkańców, dlatego łatwo podejmują tego typu decyzje, które dla nich są "do zaakceptowania". Raczej należałoby postawić na dotacje do hybryd czy elektryków i rozwój sieci z możliwością taniego ładowania akumulatorów niż serię zakazów. Choć należy podkreślić, że na dzień dzisiejszy "tradycyjne" samochody spalinowe począwszy do ich "narodzin (produkcja akumulatorów litowych, silników elektrycznych, itd.) po śmierć (utylicację akumulatorów, itd.)" są ciągle bardziej ekologiczne od tych uznawanych za ekologiczne. Pozdrawiam i życzę mądrych decyzji w trudnych sprawach!
146	Żadne
147	W sumie żadne. jeśli mowa o tak małym procencie aut, o którym mowa przez autorów, to nic to nie zmieni. Ewentualnie w powierzchniowym wariacie pierwszym w ścisłym centrum, może by poprawiło atrakcyjność dla turystów minimalnie.
148	Żadne, same straty, zwłaszcza mieszkając w środku wyznaczonej strefy (wariant 2).
149	Tylko wariant 1szy ma sens. Włączenie placu grunwaldzkiego, stołecznego i okolic może spowodować armagedon transportowy i jeszcze większe korki. Wciąż nie mamy zamkniętej obwodnicy.
150	korzyści będzie miała tylko PSPA, ludzie czyli Wrocław NIE
151	Ograniczenie zanieczyszczeń, chorób oraz w ścisłym centrum miasta
152	Mniej smogu w danych rejonach gdzie jest gęsto od kamienic i smog utrzymuje się na dłuższy czas
153	Żadne, dajcie pieniądze na nowe auto to się zgodzę
154	Lepsza jakość powietrza



I.p	Treść opinii
155	Czyste powietrze
156	żadne
157	ZADNE
158	Jedynie korzyści osiągną producenci samochodów, bo dla mieszkańców korzyści nie widzę, no może poza zmniejszeniem hałasu w centrum
159	Korzyści byłyby gdyby system w polsce był przygotowany na takie strefy. W tym przypadku w polsce jest więcej pojazdów starego typu, nie zlikwidujemy ich strefami a dobrobytem w kraju.
160	Nie widzę żadnych korzyści.
161	Nie widzę żadnych korzyści ze strefy czystego transportu. We Wrocławiu powietrze zanieczyszczają głównie piece kaflowe i podobne znajdujące się w starej zabudowie.
162	Żadne
163	Brak
164	Żadnych, widzę tylko problemy
165	Najchętniej wariant 3, najszerszy. Korzyści widzę oczywiste: czystsze powietrze, wyższa jakość życia wszystkich dookoła.
166	żADNE!!!
167	Żadnych
168	Brak korzyści, same utrudnienia
169	Żadnych
170	Nie widzę żadnych korzyści a same utrudnienia dla mieszkańców



l.p	Treść opinii
171	Nie widzę żadnych korzyści. Uważam propozycję ustanowienia "strefy czystego transportu" za wysoce szkodliwą, niezgodną z prawem oraz naruszającą podstawowe prawa i wolności obywatelskie. Proponuję pilotażowy program, w którym zakaz wjazdu pojazdów spalinowych do planowanej strefy bez względu na wiek samochodu obejmowałby urzędników miejskich oraz osoby zatrudnione lub prowadzące organizacje i podmioty finansowane ze środków publicznych (osoby zatrudnione i zasiadające w organach podmiotów i organizacji otrzymujących dofinansowanie ze budżetu miasta).
172	ŻADNE
173	Jeśli nie zostaną stworzone ogólnodostępne parkingi, by starsze auta pozostawić i przesiąść się na komunikację miejską to korzyści w ogóle nie widzę.
174	Nie widzę
175	Nie widzę żadnych korzyści.
176	Brak korzyści. Zakaz wjazdu samochodów stawiany jest jako panaceum na problem smogu a problemem jest głupia polityka kształtowania przestrzeni miejskiej gdzie betonuje się każdy wolny kawałek przestrzeni w mieście.
177	Czystsze powietrze?
178	Skorzystają tylko korporacje na sprzedaży aut elektrycznych.
179	Żadne
180	Nie widzę ich w ogóle. Widzę za to ograniczenia w komunikacji i nierówne traktowanie mieszkańców miasta
181	KORZYŚCI TYLKO DLA URZĘDNIKÓW I KSIEGOWYCH ZMUSZAJĄCYCH LUDZI DO PRZYMUSOWEJ ZMIANY POJAZDU NA NOWY LUB OGRANICZENIE MOBILNOŚĆ JEŚLI KOGOŚ NIE STAĆ NA NOWE AUTO



I.p	Treść opinii
182	Poprawienie jakości powietrza.
183	Żadnych korzyści nie widzę.
184	Żadnych
185	Jedyną korzyścią na ten moment będzie mniejszy ruch w centrum miasta, ponieważ mieszkańcy nie będą mogli korzystać ze swoich samochodów.
186	Uważam wprowadzenie stref w podanym kształcie za negatywne
187	Czystsze powietrze, ulice i większe bezpieczeństwo na drodze /ulicy
188	Żadnych. Proponuję zapoznać się z tym materiałem https://youtu.be/X6Tb3F2YY4E
189	Jedyne co przychodzi mi na myśl to mniejsze korki. Sprawa czystszej powietrza moim zdaniem nie ma szans z badaniami przeprowadzonymi podczas lockdownu gdzie zanieczyszczenia i smog dalej występowały niemal niewzruszone. Można przeczytać o tym w artykule 1 i w artykule 2 .
190	Żadnych korzyść, za to but na twarzy zwykłego obywatela.
191	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzania strefy czystego transportu
192	Nie ma korzyści, zrobi sie jeszcze wiekszy balagan jak jest
193	Jakie korzysci moga być? jak to nie auta odpowiadaja za zanieczyszczenie powietrza , po lockdownie chcecie „dobijać” społeczeństwo kolejnymi kosztami
194	żadne, idiotyczny pomysł
195	Nie widzę korzyści.
196	nie ma korzysci



l.p	Treść opinii
197	Nie ma korzyści poza gnebieniem zwykłych ludzi, wszystko drogie inflacja rośnie trzeba dobić człowieka zmiana auta..wstyd dla władz miasta
198	Zadne, zapchacie komunikacje miejska i tyle, a do lekarza szpitala jak ktoś dojedzie jesli ma starsze auto? czy nie probuje sie dyskryminowac niedniejszych obywateli?
199	w ogóle ich nie widze, nie ma mowy o wprowadzeniu takich stref, ludzie nie jezdza starymi autami dla przyjemnosci, tylko dlatego ze ich na nowsze nie stac, auto dopuszczone do ruchu ma prawo wjechac wszedzie, dyskryminacja !
200	Nie widzę korzyści. Polska nie jest gotowa na takie rozwiązania.
201	nie widzę ich
202	Nie widzę korzyści ze wprowadzenia strefy
203	Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i skali ruchu
204	Nie ma kompletnie żadnych korzyści wyłączając jedynie kawałek miasta. Stworzy to jedynie dodatkowe. Osoby posiadające pojazdy które znajdą się na liście zakazu chcąc się przedostać da drugi koniec miasta będą musiały omijać wprowadzone strefy poprzez wybranie drogi okrężnej. Tym samym będą generowały dodatkowe kilometry zbędnej trasy danym pojazdem. W wyniku tego spalanie tych samochodów zamiast się zmniejszyć zostanie zwiększona. Dodatkowo będą one dłużej poruszały się po drodze a tym samym generowały korki na trasach okrężnych. Reasumując nie ma żadnych korzyści we wprowadzaniu jakichkolwiek stref. Bedzie to jedynie generowało dodatkowe problemy oraz zwiększenie zanieczyszczenia środowiska w wyniku dłuższych okrężnych tras omijających wyznaczone strefy.



I.p	Treść opinii
205	Nie widzę żadnych korzyści. Mam 4 dzieci poruszam się po mieście autem bo MPK jest to nie efektywne. Wszystkie urzędy są w centrum to jakiś poroniony pomysł.
206	Niewielkie. Ograniczenie wjazdu do centrum miasta dla pewnej grupy samochodów będzie miał marginalny wpływ na jakość powietrza w całym mieście.
207	Znaczne usprawnienie działania taboru komunikacji miejskiej wraz z obniżeniem natężenia ruchu w mieście. Możliwość przekształcenia części pasów ruchu samochodowego na rowerowy lub pieszy
208	Brak
209	Nie widzę korzyści.
210	Nie widzę żadnych realnych korzyści.
211	widzę czystsze powietrze, ale nie będę mógł dojechać do domu moim samochodem
212	Nie widzę korzyści
213	Brak
214	Nie widzę żadnych korzyści
215	Brak, jest to czysta demagogia
216	Widzę ogromne korzyści ze wprowadzeniu takiej strefy, natomiast uważam że powinna ona obejmować najszerszy z zaproponowanych obszarów (wariant III) oraz że powinniśmy stopniowo dążyć do wariantu ambitnego.
217	Korzyści brak
218	żadnych
219	Żadnych. Jak Chiny,Ameryka i wulkany przestaną dymić, wtedy zauważę. to jest chora polityka działająca dla koncernów.
220	Żadnych



I.p	Treść opinii
221	Nie ma w tym żadnych korzyści dla społeczeństwa.
222	Nie dostrzegam jakichkolwiek korzyści
223	Żadne
224	Ograniczenie emisji.
225	Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w centrum Wrocławia.
226	Mniejsza liczba pojazdów w centrum, gdzie priorytet powinni mieć piesi, rowerzyści, transport publiczny. Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza.
227	nie
228	<p>200 osób rocznie umiera z uwagi na zanieczyszczenia transportowe. Zaproponowane rozwiązania są nieadekwatne. Strefa w wariancie Starego Miasta zupełnie nic nie zmienia, wariant tzw. zrównoważony jest mocno zachowawczy, będzie dotyczył 6 proc. Strefa, która jest nazywana ambitną, ale ona nie jest ambitna, ale tylko ta może zadziałać. Standardy są bardzo liberalne, nadal 20-letnie diesle będą mogły wjechać do strefy. Jeśli lansujemy takie normy, żeby ludzie mogli się przestawić, to strefa powinna objąć jak największą część miasta.</p> <p>Strefa powinna być tak skonstruowana aby za 3 lata żaden diesel poniżej Euro5 (włącznie) nie mógł wjechać do terenu Wariant3. To powinno dotyczyć też aut dostawczych.</p>
229	Nie widzę żadnych korzyści.
230	Brak korzyści wprowadzeniu takiej strefie dlatego że:cały transport przeniesiony będzie zatruwać regiony poza strefy tam gdzie są parki ,lasy, tereny zielone a przy odpowiednich wiatrach to i tak dotrze do centrum .
231	Żadnych



I.p	Treść opinii
232	Żadnych
233	Brak
234	Nie ma żadnych korzyści z wprowadzenia strefy.
235	Poprawa czystości powietrza i zmniejszenie hałasu.
236	Uważam, że jest to krok konieczny, choć spóźniony o kilka lat. Z tego względu postuluję wprowadzenie wariantu III oraz ambitnego. Korzyści zdrowotne, środowiskowe, ludzkie, społeczne, estetyczne, wizerunkowe znacznie przewyższają bowiem różnicę kosztów między wprowadzeniem wariantów pośrednich (sugerowanych) a tych ambitnych.
237	Nie widzę większych korzyści, bo główna przyczyna zanieczyszczenia powietrza i smogu to nie kontrolowane przez nikogo dymy z kominów.
238	W wariancie II oparcie granic strefy o rzeki i linie kolejowe zdecydowanie upraszcza zlokalizowanie strefy. W dodatku zapewniona zostaje możliwość objazdu całego obszaru strefy przez obwodnicę śródmiejską.
239	Przede wszystkim podjęcie to będzie jakiegokolwiek próby nie odstawania od zachodu. Polska już teraz jest marginesem w zakresie rozwoju społecznego w porównaniu takich krajów jak Holandia czy Hiszpania. Wrocław próbuje coś gonić ale tempo jest zdecydowanie niewystarczające takie zmiany jak strefa czystego transportu itp powinny być dużo bardziej zdecydowane i szybsze nawet jeśli powoduje to że tymczasowo część mieszkańców może odrobinę ucierpieć



l.p	Treść opinii
240	<p data-bbox="308 275 1431 768">Popieram stanowisko Koalicji Wrocławska Ochrona Klimatu, że powinna zostać wprowadzona SCT w wersji NAJBARDZIEJ AMBITNEJ. To szansa na zmniejszenie, choć trochę, emisji antropogenicznych gazów cieplarnianych, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza co poprawi stan zdrowia wszystkich mieszkańców, a w szczególności dzieci. ALE strefa musi być elementem kompleksowej polityki miasta w dziedzinie transportu - ZWŁASZCZA W DOBIE ROZPĘDZAJĄCEGO SIĘ KRYZYSU KLIMATYCZNEGO. Dlatego postulaty Koalicji są bardzo trafne:</p> <ol data-bbox="355 790 1431 1928" style="list-style-type: none"><li data-bbox="355 790 1431 891">1. Przywrócenie wspólnego biletu na kolej i MPK jeszcze w tym roku,<li data-bbox="355 913 1431 1126">2. Zlecenie zaprojektowania nowych tras tramwajowych zgodnie z rekomendacjami panelu obywatelskiego jeszcze w tym roku i uwzględnienie ich jako absolutnie priorytetowych przy ubieganiu się o fundusze europejskie,<li data-bbox="355 1149 1431 1294">3. Pilne dokończenie tworzenia systemu tras rowerowych w mieście, w tym zwłaszcza w ścisłym centrum oraz podniesienia standardu jakościowego tras głównych.<li data-bbox="355 1317 1431 1462">4. Zamknięcie dla ruchu samochodowego ścisłego centrum Wrocławia (obszar powinien objąć teren, wskazywany jako najmniejsza ze Stref Czystego Transportu);<li data-bbox="355 1485 1431 1585">5. Tworzenie każdego roku stref buforowych wokół szkół i przedszkoli (tzw. szkolne ulice) – co roku 20 szkół / przedszkoli;<li data-bbox="355 1608 1431 1821">6. Przyspieszenie transportu zbiorowego – osiągnięcie celów dot. średniej prędkości tramwajów (20 km/h) i autobusów (25 km/h) w ciągu trzech lat poprzez zmiany w sygnalizacji świetlnej i organizacji ruchu,<li data-bbox="355 1843 1431 1928">7. Zmiany w sygnalizacji świetlnej i organizacji ruchu, które – z zastrzeżeniem postulatu, wskazanego w punkcie 6 – dadzą



l.p	Treść opinii
	<p>priorytet w mieście ruchowi pieszemu i rowerowemu (nie zaś indywidualnemu transportowi samochodowemu)</p> <p>8. Wprowadzenie zachęt finansowych i pozafinansowych skłaniających mieszkańców Wrocławia do coraz częstszego korzystania z rowerów, w tym dofinansowania z budżetu miasta do zakupu rowerów; oczekujemy także dalszego intensywnego rozwoju sieci ścieżek rowerowych i modernizacji istniejącej sieci – poprzez przeznaczanie na ten cel środków w budżecie miasta równych nakładom na rozwój sieci samochodowej;</p> <p>9. Zaprzestanie inwestycji w rozwój sieci dróg dla indywidualnego transportu samochodowego, które powodują zwiększenie liczby pojazdów w mieście i odbywają się kosztem przyrody.</p>
241	mniej spalin, miasto przyjazne innym osobom niż kierowcy. aktualnie proporcje są odwrotne.
242	Nie widzę żadnych korzyści.
243	Mniej tlenków siarki i resztek spalania.
244	Nie widzę żadnych korzyści.
245	niewielkie - jedyną korzyścią jest mniejszy ruch w centrum tj. mniejsze korki na wąskich, gęstych ulicach
246	Wprowadzenie strefy i proponowanych ograniczeń uważam za niekorzystne, gdyż uniemożliwi obywatelom korzystanie z podstawowych funkcji miasta. Obecny transport zbiorowy, jak również nie działający w praktyce system park&ride, nie są na tę chwilę odpowiednią alternatywą.
247	Sam pomysł strefy uważam za szkodliwy i niepraktyczny. Nie widzę żadnych korzyści z ograniczenia dostępu do części miasta.



I.p	Treść opinii
248	Nie widzę żadnych korzyści dla społeczeństwa. Widzę tylko ograniczenia i element segregacji na biednych i bogatych. Podobnie było w czasach nazizmu.
249	Nie widzę Potencjalne korzyści klimatyczne są iluzoryczne.
250	Nie widzę żadnych korzyści takiego rozwiązania. Zaszkozi ono przede wszystkim mieszkańcom strefy oraz utrudni i tak już kiepski dostęp do centrum miasta dla reszty wrocławian oraz gości.
251	Brak
252	Takie strefy nie przyniosą żadnych korzyści. Centrum miasta umiera i tylko przyspieszy to ten proces. Trzeba zadać sobie pytanie czy Wrocław ma być miastem dla Wrocławian czy skansenem dla turystów?
253	Ograniczenie wolności przemieszczania
254	Nie widzę żadnych korzyści. Tak zwana Strefa Czystego Transportu to sprzeczna z konstytucją próba selekcjonowania obywateli - w tym przypadku właścicieli samochodów - na "lepszych" i "gorszych" ze względu na ich status majątkowy.
255	Nie widzę korzyści, widzę jedynie dzielenie ludzi na lepszych, bogatych, których stać na drogie "ekologiczne" auta, i biednych, którzy nie mogą wjechać tam gdzie elita. Pomysł iście szatański, dzielenie społeczeństwa w dzisiejszych czasach jeszcze bardziej, brawo.
256	Żadne
257	Nieco mniejszy ruch w centrum kosztem większego ruchu poza obszarem
258	Jestem przeciwny Strefie Czystego Transportu
259	Żadnych same wady
260	Nie widzę korzyści. Mniej zakazów-więcej wolności



I.p	Treść opinii
261	Nie widzę żadnych korzyści. Zlikwidujcie najpierw piece na węgiel, koks i inne kopalne.
262	Nie widzę żadnych, udział spalin samochodowych na zanieczyszczenie powietrza we Wrocławiu jest praktycznie zerowy co pokazały wyniki badań powietrza w czasie pierwszego lockdownu Covid-19 w 2020 r. Badania prowadzone przez stowarzyszenie producentów silników niespalinowych nie mogą być rzetelne ze względu na konflikt interesów. Mają zerową wiarygodność także z powodu sposobu ich przeprowadzenia, mogą być jedynie bardzo pogładowe.
263	Nie opłacalne
264	Brak korzyści
265	Strefa "czystego transportu" nie ma żadnych korzyści.
266	Nie widzę korzyści, jedynie dla drogich aut łatwiej będzie o miejsce postojowe! Najlepszy Wariant (pierwszy) I w wersji Ostrożny, ponieważ brak parkingów by zostawić swój samochód!!! przed wjazdem do tych stref
267	Nie widze zadnych korzysci
268	Nie widzę korzyści. Jestem zdecydowanie na NIE ograniczaniu ludziom wolności.
269	Nie widzę korzyści z takiego rozwiązania.
270	brak
271	Żadne
272	Żadne
273	Turyści będą mogli zobaczyć w centrum miasta tylko relatywnie nowe samochody.
274	terror, zamordyzm, apartheid, komuna, segregacja społeczna - wszystko to niezgodne ani z konstytucją ani z prawami człowieka.



l.p	Treść opinii
275	wariat 3 ambitny - jestem za
276	<p>Korzyści będą stosunkowo niewielkie w stosunku do negatywnych skutków społecznych. Poprawa jakości powietrza jeżeli wystąpi, będzie niewielka. Sposób kategoryzowania samochodów, które będą mogły wjeżdżać do strefy jest bezsensowny, ponieważ oscyluje wokół roku produkcji pojazdu, a nie realnych zanieczyszczeń, które generuje. Dodatkowo wg GUS 43% zanieczyszczeń generowanych przez samochody pochodzi ze ścierania opon i klocków hamulcowych, a więc wyeliminowanie starszych samochodów wcale nie zniweluje efektu zanieczyszczenia. Poza tym starsze samochody często generują zanieczyszczenia na podobnym poziomie co te, którymi wjazd będzie możliwy do SCT. Zależy to głównie od stanu technicznego silnika. Przykładem może być badanie zrealizowane w Niemczech, gdzie po założeniu katalizatora do 40 letniego Mercedesa W123 z silnikiem diesla, emisja spalin które wygenerował uplasowała się na poziomie EURO 5.</p>
277	ograniczenie emisji gazów wytwarzanych przez silniki spalinowe, ograniczenie uniosu wtornego, mniej dokuczliwego hałasu, więcej miejsca na drodze dla pieszych i rowerzystów
278	żadne
279	Mniej samochodów, więcej osób korzystających z komunikacji miejskiej, kolejowej, no i oczywiście czystsze powietrze. Mniej korków na drogach komunikacji miejskiej.
280	Mniejszy ruch, ciszej mniej zanieczyszczeń
281	Nie widzę korzyści
282	Żadnych. To dyskryminacja mieszkańców i dyktatura kto czym ma jeździć. Niejeden stary samochód ma lepszy stan techniczny aniżeli te nowe wynalazki.



I.p	Treść opinii
283	Żadne
284	Żadne, aut starszych niż 25 lat nie ma aż tak dużo i jeżdżą mało ponieważ to są auta zabytkowe używane hobbystycznie. Raczej powinno się wyeliminować wszystkie diesle, które śmierdzą najbardziej



l.p	Treść opinii
285	<p>Widzę same niekorzyści we wprowadzaniu stref w jakimkolwiek kształcie na chwilę obecną we Wrocławiu. Mianowicie kilka argumentów jak to się robi w Polsce, czyli "od d*py strony":</p> <ul style="list-style-type: none">• nie stać mnie na zakup auta i utrzymanie auta w odpowiednich normach euro, a obecne rygorystyczne wymagania do wjazdu do stref dla aut nie pozwalają na korzystanie i przejazd przez centrum miasta. Uważam, że okres powinien być wydłużony do 4 lat. Mianowicie pierwsze ograniczenia 2026 -> 2030 -> 2034. Obecny kryzys gospodarczy bardzo mocno spowalnia możliwości zakupu nowych aut. Nie ma za co żyć• brak funkcjonalnych węzłów komunikacyjnych i brak komunikacji miejskiej. Niestety, ale aktualnie komunikacja miejska funkcjonuje bardzo źle, fatalnie i beznadziejnie. Autobusy, tramwaje i kolej mają niesamowite opóźnienia, brak jest odpowiednich połączeń i przejazd z jednej strony miasta na drugą wiąże się z niesamowitą stratą czasu! Mieszkałem 1 rok w Paryżu i 1 rok w Hamburgu. Co mogę powiedzieć, to w tych miastach funkcjonowały duże węzły komunikacyjne, w których bez problemu można było przesiąść się w metro, tramwaj lub autobus i dotrzeć w każdy punkt miasta i to nie dłużej niż w 45min-1h. We Wrocławiu co najwyżej mogę przejechać pół miasta i zajmuje mi to 1h. Często tramwaje, autobusy nie kursują i/lub mają spore opóźnienia, a przesiadki bywają niesamowicie frustrujące gdy autobus na który czekasz ma 15 minut opóźnienia i spóźniasz się na kolejne połączenia. Miasto powinno zainwestować w dobre węzły komunikacyjne (na wzór Grunwaldu, przy Politechnice). W Hamburgu idealnie działały połączenia na przykład prom-autobus-metro i nie było żadnych opóźnień, wszystko zgrane odpowiednio i prawidłowo



I.p	Treść opinii
	<p>funkcjonujące. Da się, tylko trzeba się wysilić i pomyśleć! Tylko w Polsce się myśli na dwa dni w przód, a nie na lata do przodu!</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="359 392 1441 1355">• brak parkingów dla samochodów! Skoro nie można korzystać z aut w centrum to gdzie mamy parkować auta?? W Paryżu jest to możliwe, ponieważ przykładowo jest pełno parkingów podziemnych i wielopoziomowych parkingów dla aut. Jednak w Polsce najpierw zaczyna się od wprowadzania ograniczeń, a potem jak już są wprowadzone to zaczniemy się martwić co zrobić z autami, które nie mogą wjechać do stref. No tak, bo miasto woli budować super centra handlowe, a deweloperzy mieszkanca dla bogoli w centrum i "apartamenty" pod wynajem, gdzie miejsce parkingowe kosztuje już prawie tyle co samochód z salonu! Pięknie się tutaj mieszka! Powtarzam, bez dobrej infrastruktury strefy bez emisji nie mają żadnego sensu i są tylko durnym hasłem dla ludzi bez wyobraźni. Zapytam ponownie, gdzie są parkingi dla aut? Czy radni oczu nie mają, że nie ma gdzie parkować samochodów? Powinny zostać wybudowane wielopoziomowe parkingi, na których będzie można trzymać auta za opłatą (150 zł miesięcznie i pasuje<li data-bbox="359 1377 1441 1928">• czy strefy na prawdę pomogą?? No cóż, jakoś przykładowo w miejscowości Graz w Austrii pomimo stref emisji można wjeżdżać autami do centrum i powiem więcej, jeździ tam masa aut! Masa! No tak, tylko Austria to bogaty kraj, bogaci ludzie, którzy mogą pozwolić sobie na nowoczesne auta i o dziwo, o jeny! O tak! Smogu praktycznie tam nie ma! Powietrze jest dużo czystsze i przyjemniejsze. Może zamiast wprowadzać bezsensowne zakazy to wprowadzimy realne dofinansowania do zakupu aut dla zwykłych szarych obywateli! Zmniejszymy podatki, żeby Kowalski mógł kupić auto z salonu z normą



l.p	Treść opinii
	<p>Euro6/7. Nowoczesne auta mają na prawdę ekologiczne silniki i nie powodują takiej emisji spalin. No tak, tylko nie ma na to pieniędzy, nikt Kowalskiego nie będzie finansował z publicznych pieniędzy! Ale pieniądze na wprowadzenie bezsensownych stref bez emisji są i trzeba je wprowadzić</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="359 566 1437 835">• Szkoda, że Ci wszyscy radni nie mogą pożyć jak zwykli obywatele i mieszkańcy Wrocławia, może jakby się przejechali kilka razy komunikacją miejską to by troszkę więcej zobaczyli, niż jak mają aktualnie wielkie klapki na oczach jak konie prowadzone przy przepaści, żeby się nie bały. <p>Podsumowując, może zacznijcie od podstawowych rzeczy, żeby uprościć Kowalskiemu normalne życie, a potem wprowadzajcie te swoje strefy bez emisji CO2.</p>
286	Minimalnie czystsze powietrze. Ponieważ większość zanieczyszczeń i tak nie pochodzi z samochodów
287	mniejszy ruch i smog w centrum, brak wraków
288	Żadne. Jeszcze większe korki bo auta będą musiały jeździć dookoła, przez niedostosowane do tego ulice w rzeczywistości tylko zwiększy zanieczyszczenie
289	Nie widzę żadnych korzyści
290	tak właściwie to żadnych
291	Nie będzie, żadnych korzyści zarówno w poprawie powietrza jak i samym poruszaniu się w wyznaczonej strefie. Korzyści są jedynie są dla władz a nie dla obywatela.
292	Ograniczenie ruchu najstarszych aut w centrum miasta.
293	Nieszczególne
294	Nie widzę, jestem przeciw.



I.p	Treść opinii
295	Żadnych
296	Nikle
297	Czystsze powietrze w mieście, to mniej chorób dróg oddechowych dzieci oraz osób starszych. Wrocław rzadziej będzie pojawiać się na liście najbardziej zanieczyszczonych miast świata.
298	Komunikacyjne wykluczenie biedniejszych wrocławian, żeby bogaci mogli czuć się lepsi w swoich nowych teslach
299	Nie widzę żadnych korzyści
300	żadne
301	W gruncie rzeczy żadne. Wprowadzenie strefy będzie powodowało społeczne skutki - konieczność zakupu nowych aut dla ludzi, często nie posiadających takiej możliwości.
302	Poprawienie jakości mieszkańców poprzez usunięcie części samochodów w miejscach o dużym natężeniu. Opowiadam się za wprowadzeniem WARIANTU III.
303	Nie widzę korzyści , widzę ograniczenie do swobodnego poruszania się osób mniej zamożnych
304	Żadne,
305	Minimalne. To plasterek na ropiejącą ranę i bardziej udawana aktywność niż prawdziwa
306	Czyste powietrze w mieście i pozbycie się kopciuchow i zdezelowanych samochodow.
307	Żadne
308	Żadne.
309	nie widzę potrzeby wprowadzania strefy
310	Żadne



l.p	Treść opinii
311	Stopniowa wymiana floty samochodów, w szczególności redukcja najstarszych diesli. Jestem za najszerszą możliwą strefą, wychodzącą także na zachodnie i południowe osiedla Wrocławia, a zatem za wariantem 3 (plus).
312	Widzę niewielkie korzyści, za to widzę duże problemy społeczne jakie strefa będzie generowała. Korzyści które są możliwe do osiągnięcia przez wprowadzenie strefy powinny zostać osiągnięte (i są możliwe do osiągnięcia) innymi środkami - poprawa funkcjonalności i nasycenia transportu zbiorowego. Mieszkaniec, czy przyjezdny powinien chcieć poruszać się transportem zbiorowym, jako wariantem dla siebie bardziej korzystnym, a nie być zmuszanym sztucznymi regulacjami. Kompletnie nie widzę korzyści ekologicznych w skali globalnej, a widzę wręcz negatywne skutki.
313	Żadne
314	Myślę, że zmiany srodowiskowe będą niewielkie, za to uniemożliwia ludziom posiadającym starsze auta dostanie się do centrum. Wydaje mi się, że ściśle centrum (mniej więcej tak jak wariant I) powinno być całkiem wyłączane z ruchu dla aut, niezależnie od rodzaju zasilania, a dostępna jedynie dla komunikacji publicznej. Tak jest np. w Wiedniu, spora część jest jedynie deptakiem, gdzie dostać się można tramwajem.
315	mieszkając na Ołbinie wprowadzenie strefy czystego transportu będzie dla mnie równoznaczne z kupnem nowego samochodu gdyż dojeżdżam do pracy poza Wrocław. W związku z tym nie widzę żadnej korzyści wprowadzenia strefy
316	Nie ma żadnych korzyści, tylko straty dla miasta i jego mieszkańców
317	Niestety widzę głównie wady
318	Minimalne. Są oparte o złe kryteria więc nie odniosą skutku



l.p	Treść opinii
319	Rzadnych
320	Nie widzę korzyści. Widzę za to znaczne utrudnienia w każdym możliwym wariantcie.
321	Brak korzyści jakichkolwiek
322	brak
323	Nie ma korzyści dla obywateli tylko korzyści dla polityków którzy biorą w łapę
324	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzenia proponowanej strefy. Widzę natomiast jak wielu ludziom uniemożliwi się normalne funkcjonowanie, prace, dojazdy do szkół i funkcjonowanie jak również traktowanie ich jako ludzi drugiej kategorii, dlatego że ich nie stać na nowszy samochód.
325	Obecnie nie widzę korzyści z wprowadzenia takiej strefy.
326	<ul style="list-style-type: none">● Zmniejszenia poziomu zanieczyszczenia powietrza● Zmniejszenie liczby samochodów w obszarze strefy, co z kolei spowoduje:<ul style="list-style-type: none">● Poprawę bezpieczeństwa ludzi● Usprawnienie przemieszczania się komunikacji miejskiej● Usprawnienie przemieszczania się pieszo lub rowerem● Możliwość rezygnacji z posiadania samochodu dla części mieszkańców● Mniejszy poziom hałasu
327	Zadne
328	Mniejszy ruch samochodowy i wygodniejsze poruszanie się pieszych, rowerzystów po mieście
329	żadnych korzyści - kryterium nie powinien być wiek pojazdu, a jego kondycja. Kondycja pojazdu jest weryfikowana przez Zakłady



l.p	Treść opinii
	Diagnostyczne oraz wyrywkowo przez Policję. To na działaniu tych dwóch instytucji należy się skoncentrować. Praca u podstaw.
330	Wariant I jest najbardziej optymalnym do rozluźnienia ruchu drogowego
331	Proponowane ograniczenia może delikatnie zmniejszyć ruch w centrum, ale przeczuci go na inne rejony miasta.
332	Dzięki Waszej głupiej propozycji będę zmuszona wziąć (oprócz obecnego kredytu na mieszkanie) kolejny kredyt na auto, żeby poruszać się do mieście, jako przedstawiciel. Zacieśnię znajomości w przeładowanych tramwajach. Prawdopodobnie będę spóźniła się do pracy, bo autobus nie przyjedzie (bo jest na benzynie lub dislu) będą jeździły tylko tramwaje, których okaże się być za mało.
333	Czystsze powietrze, może mniej samochodów i zmiana na komunikacje miejska- potrzebny mocniejszy rozwój (przede wszystkim tramwaje, tory)
334	Żadne. Takie ograniczenia utrudniają życie mieszkańcom, turystom i biznesowi. Komunikacja miejska we Wrocławiu jest w kiepskim stanie, ludzie nie mogą tak po prostu przesiąść się do tramwajów i autobusów - już teraz w godzinach szczytu na niektórych trasach ludzie w komunikacji miejskiej są upchnięci jak sardynki. W jaki sposób turyści i pracownicy będą mieli się dostać do centrum i okolic? Mniej turystów - mniej przychodów dla biznesu - mniej pracy dla mieszkańców. Nie oszukujmy się - strefa czystego transportu nie zmieni poziomu zanieczyszczenia powietrza. W obrębie starych kamienic największym problemem są piece. Cząstki stałe wytwarzane przez auta są niewielkim procentem zanieczyszczenia. Nowe auto nawet elektryczne wcale nie zmienia sytuacji - pył spod kół nadal jest wzbijany, zanieczyszczenia z powodu zużywających się opon i klocków jest takie



l.p	Treść opinii
	samo. Strefy czystego transportu sa niczym innym jak wykluczeniem z dostępu do niektórych części miasta osób mniej zamożnych
335	Żadne xD
336	Zmniejszenie ilości spalin w mieście oraz czystsze powietrze. Przyczyni się to zmniejszenia zachorowań na nowotwory oraz przewlekłą obturacyjną chorobę płuc.
337	Uważam, że wariant I będzie lepszy dla mieszkańców centrum
338	Pozytywny wpływ na środowisko oraz zdrowie mieszkańców. Zmniejszone zanieczyszczenie hałasem, mniejszy smog.
339	Poprawi się zdrowie nasze i naszych dzieci. Szczególnie w centrum żłobki i przedszkola nie mają opcji wyjścia na dwór innej niż blisko ulicy.
340	Cisza w strefie spowodowana brakiem pojazdów
341	Zmniejszenie hałasu o zanieczyszczenia powietrza. Potrzebne jest również ograniczenie ilości miejsc parkingowych w wydzielonych strefach, inaczej jedno auto zostaną zastąpione innymi autami. Chciałbym, żeby ich było po prostu mniej.
342	Utrudnienie życia POLAKOM !!!
343	Umiarkowane. Aby wyraźnie odczuć zmiany, należy zastosować wariant III (tzw. ambitny).
344	Nie widzę żadnej korzyści wprowadzania strefy czystego powietrza ponieważ od kilku lat kontroluję jakość powietrza i notuję. Pogorszone powietrze występuje w okresie zimowym (tzn. sezonie grzewczym)
345	Mniejsze zanieczyszczenie powietrza, ale nie tak daleko mniejsze, jak opisują to eksperci. Szczególnie w sezonie grzewczym problemem są przede wszystkim kotły na paliwo stałe (węgiel i pelet), a problem ze spalinami z transportu jest przede wszystkim wzdłuż ulic najbardziej obciążonych i/lub zakorkowanych.



I.p	Treść opinii
346	Mniej samochodów w centrum, których stan techniczny często potrafi być mniej niż zadowalający.
347	Nie dla strefy! Wszyscy urzędnicy na czele z sutrykiem w najbliższych wyborach samorządowych zostaniecie odsunieni od rządu we Wrocławiu, ponieważ działacie wbrew woli większości mieszkańców! Nastąpi koniec chorych rządów grupki oszołomów oderwanych od rzeczywistości!
348	Większy wpływ z mandatów do budżetu miasta
349	Wpływ pieniędzy do budżetu miejskiego, przedstawienie miasta, jako niby ekologiczne.
350	Wiele zagrożeń, reszta to mrzonki i nie poparte żadnymi dowodami prognozy tych którzy będą zarabiac
351	Nie widzę korzyści
352	Wrocław nie jest przygotowany infrastrukturalnie do takich rzeczy, nie ma sprawnego transportu zbiorowego. Ludzie mniej zamożni najczęściej mają starsze samochody. będą wykluczeni. Gdyby transporty był darmowy to rozumiem. Gdzie znajdować się będą parkingi do pozostawiania samochodów przed wjazdem do strefy? Będą pewnie płatne.
353	Żadnych.
354	Nie widzę żadnych korzyści.
355	Czystsze powietrze, mniej zachorowań i zgonów z powodu chorób płuc.
356	poprawa jakości powietrza
357	Żadnych korzyści z tego nie będzie. To utrudnianie ludziom życia. Niech ekologowie zabiorą się za sadzenie drzew a nie walkę o pseudo zero emisyjność, która w skali Wrocławia jest znikoma i niczego nie



l.p	Treść opinii
	zmieni a tylko pogorszy sytuację kierowców. Bzdura i głupota ludzi promujących tak niepoważne rozwiązania jak takie strefy.
358	Żadne. W krajach bardziej rozwiniętych ekologicznie jak Niemcy strefy te się likwiduje, gdyż nie powodują one zauważalnych zmian w jakości powietrza.
359	Nie widzę żadnych.
360	Nie widzę korzyści z wprowadzenia Strefy Czystego Transportu
361	Mniejszy smog zimą.
362	Żadnych.
363	Żadne
364	Nie widzę korzyści wynikających ze strefy wprowadzonej w zaproponowanym kształcie.
365	Mniej emisji CO2
366	Żadnych korzyści się nie osiągnie, ponieważ największym trucicielem są piece opalane węglem, będą zwolnienia dla mieszkańców posiadające samochody starsze, co z przyjezdnymi?
367	Żadne
368	żadne
369	Nie widzę tego,bo auta nie wytwarzają takiego smogu Dobrze wiemy jaki był smog w czasie pandemii,auta nie jeździły a powietrze było zanieczyszczone. Druga sprawa cała Europa nie uchroni całego świata od smogu
370	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzenia tej strefy
371	Nie widzę korzyści tylko same problemy.
372	Żadnych



I.p	Treść opinii
373	Nie widzę żadnych korzyści wynikających z wprowadzenia stref czystego transportu. Przeciwnie, uważam to za zbędne i niepotrzebne utrudnienie działające na szkodę mieszkańców Wrocławia.
374	Zmniejszenie zalegających nieużytkowanych aut i zmniejszenie potencjalnie ruchu. W rezultacie i tak pewnie miasto sobie nie poradzi z egzekwowaniem jak ma to miejsce np. z parkującymi samochodami przy Ziemowita po stronie przedszkola i na chodnikach byle nie zapłacić w strefie...
375	Żadnych
376	Żadnych
377	Nie widzę żadnych korzyści. Udowodnione jest, że ograniczenia w poruszaniu samochodów ma znikomy wpływ na zanieczyszczenie i emisję CO2.
378	Nie widzę żadnych
379	Rekomenduję wyważone podejście, ale czy ono będzie o wiele łatwiejsze dla ludzi, to nie jestem przekonana, bo i tak najtrudniejszą częścią będzie zmiana nawyków komunikacyjnych i ta będzie musiała się wydarzyć w każdym z wariantów, więc może jednak trzeba być bardziej ambitnym
380	Mało skuteczne
381	Żadnych
382	Poprawa estetyki miasta, możliwe zmniejszenie korków i problemu małej liczby miejsc parkingowych na obszarze strefy.
383	Żadnych. Najwięksi truciele, czyli maszyny budowlane i samochody ciężarowe obsługujące budowy, pozostaną bezkarni. Całymi dniami mają włączone silniki i zatruwają mieszkańców.
384	Nie



l.p	Treść opinii
385	Żadne
386	Nie widzę realnego wpływu na poprawę środowiska
387	<p>Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!</p>
388	Nie widzą korzyści
389	Mniejsze zanieczyszczenie, mniejszy hałas.
390	nie widzę żadnych korzyści
391	<p>Zmniejszenie w jakimś stopniu ruchu w centralnych częściach Wrocławia, wyeliminowanie najstarszych, najbardziej zatruwających otoczenie i zarazem często niesprawnych samochodów.</p>
392	<p>Nie widzę żadnych korzyści z SCT. Ludzie zostaną pozbawieni możliwości parkowania aut pod swoimi domami, bo ich auta nie będą spełniały norm. Auta elektryczne czy też wodorowe również emitują zanieczyszczenia, tylko największa produkcja tych zanieczyszczeń jest podczas produkcji, więc występuje gdzie indziej, tak więc jest to</p>



l.p	Treść opinii
	zamiatanie problemu pod dywan z ogólnościowego punktu widzenia. Owszem, lokalnie też trzeba działać, ale SCT są szkodliwym tworem.
393	<p>Nie widzę żadnych korzyści poza kolejnym utrudnieniem życia przeciętnego mieszkańca. Albo inaczej, korzyści są jedynie wizerunkowe pokazujące jak ładnie miasto podąża za ogólnym trendem Eko, ale który za nic ma nasze finansowe wyzwania i niemożliwość zmiany samochodu w perspektywie 5-10 lat, i brak prawdziwej alternatywy w postaci szybkiej i dobrze zaplanowanej komunikacji miejskiej, która łączyłaby sprawnie poszczególne dzielnice. Wprowadzenie strefy to prosta praca - pojawia się zakazy, nakazy, straż miejska na każdym kroku i oczywiście kary finansowe. Zanim pojawi się jakakolwiek strefa komunikacja miejska powinna działać tzn. :</p> <ol style="list-style-type: none">1. być niewrażliwa na korki powodowane przez jedyną alternatywę w tym mieście - samochody,2. komunikacja powinna być szybka i punktualna; do tej pory czas przejazdu np na trasie W-Z nie zmienił się od 20 lat3. komunikacja musi sprawnie łączyć różne osiedla - połączenia np. z Maślic w jakimkolwiek kierunku to kompletna porażka - auto to jedyny sposób. <p>Żeby spełnić powyższe trzeba szukać funduszy na innowacyjne rozwiązania infrastrukturalne i wtedy ludzie sami przesiedli by się na tramwaje, elektryczne autobusy czy po prostu zredukowali używanie swoich aut - po prostu byłoby taniej i sprawniej.</p> <p>Dlatego samo wprowadzenie strefy już teraz bez zrozumienia codziennych problemów mieszkańców i propozycji rozwiązań jest nietrafionym pomysłem.</p>



I.p	Treść opinii
394	Dyskryminacja osob z biedniejszych rodzin ktore nie bedzie stać na zakup nowego auta
395	Żadne
396	Żadnych korzyści!!!
397	Nie widzę żadnych
398	Jedyna potencjalna korzyść to minimalne ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych przez stare diesele. Ale czy nie lepiej byłoby po prostu egzekwować nakaz posiadania sprawnego filtra cząstek stałych w tych samochodach?
399	Nie widzę żadnych korzyści.
400	Nie widze żadnych, Kopciuchami się w domach zajmijcie.
401	Nie widzę korzyści!
402	Żadnych
403	Duże
404	Wariant 2 wydaje się o tyle optymalny, że ograniczy wjazd starych samochodów do już najbardziej zatłoczonej części miasta. Czyste powietrze to same plusy.
405	czyste powietrze, mniej starych samochodów które wjada do Wrocławia, mniejszy ruch uliczny i mniejszy hałas
406	Zmniejszenie ruchu samochodowego poprzez eliminację starszych aut
407	Żadnych, że smoluchami nie umiecie sobie poradzić to się aut czepiliscie
408	Nie widzę żadnych korzyści
409	Żadnych. Od dawna wiadomo że nie chodzi i zdrowie, a o skok na kasę. W wielu miejscach życie kierowców i tak jest już utrudnione.
410	Brak korzyści



I.p	Treść opinii
411	Nie widzę żadnych korzyści.
412	Żadnych
413	Zdrowie, zmniejszenie zanieczyszczenia spalinami, zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, spokojniejszy ruch kołowy, więcej miejsc do bezpiecznego poruszania się dla pieszych (przede wszystkim dzieci i starszych), minimalizowanie klasycznych polskich kompleksów (kompulsywna potrzeba posiadania auta), wzrost znaczenia lokalnych usług).
414	Niewiele niestety biorąc pod uwagę, że w latach pandemii nie zmalało zanieczyszczenie, mimo braku ruchu drogowego.
415	Żadnej. Same straty dla ludzi, dla biznesu, dla miasta.
416	Zmniejszenie ilości zanieczyszczeń powietrza w mieście, które jest pod tym względem tragiczne i ograniczenie liczby samochodów
417	mniej smrodku w centrum - dla spacerowiczów i turystów błądzących głównie po centrum - pozytywna zmiana
418	Nie widzę żadnych korzyści. Przestańcie wycinać drzewa i betonować miasto!!!! To że nasadzicie nowe drzewa w miejsce wyciętych wcale nie pomoże.
419	Korzyści 0, natomiast widzę naruszenie konstytucji w sferze praw obywatelskich i swobodnego przemieszczania się. Uporczywe utrudnianie życia mieszkańców tych stref i nie tylko.
420	A co z osobami niepełnosprawnymi które poruszają się samochodami ale nie stać je na elektryczne samochody czy nowe beznynowe. A naję stare ale bardzo sprawne disle? Może zamiast ograniczać ruch pojazdów to należałoby więcej zieleni w centrum zamiast tych biurowców?
421	Nie ma żadnych korzyści, wiatr wieje w każdą stronę, nic to nie pomoże.



I.p	Treść opinii
422	Zakaz wjazdu niewielkiej ilości pojazdów skutkuje znaczną poprawą jakości powietrza. To argument najbardziej przemawiający za sct
423	Nie ma takich.
424	Żadne.
425	Nie widzę żadnych korzyści, po za łupieniem kierowców
426	Wyłącznie utrudnienia w swobodnym poruszaniu się po mieście i generowanie niepotrzebnych kosztów dla mieszkańców na auta nowszych generacji.
427	Brak
428	NIE ! Nie widzę w tym rozwiązaniu żadnych korzyści. Emisją spalin zajmijmy się zaczynając od modernizacji cieplnej i energetycznej Fabryk oraz starych kamienic.
429	Żadnych
430	Mniejszy ruch, czystsze powietrze, niższy hałas, mniej stale zajętych miejsc parkingowych przez stare, mało używane pojazdy. Bariery terenowe klarownie wyznaczają obszary.
431	Żadnych
432	Żadnych korzyści
433	Żadne - jest to utrudnienie normalnego funkcjonowania sporego grona mieszkańców naszego miasta
434	Mniej spalin w centrum miasta, mniejszy hałas i ruch. Zwiększona liczba pasażerów MPK.
435	Być może jakość powietrza we Wrocławiu ulegnie poprawie. W jakim stopniu tego nie wiadomo,, ponieważ w czasie pandemii przy zdecydowanie małym ruchu samochodowym nie było znaczącej poprawy



l.p	Treść opinii
436	Żadne
437	Żadne ,ponieważ to jest jakiś durny wymysł globalistów, który niczemu i nikomu nie będzie służyć no chyba tylko tym którym się wydaje że mogą rządzić wszystkim i wszystkimi . Sami jeżdżą autami na ropę. Nasza miastowa wspaniała władza porobiła bus-pasy przez które samochody stoją w kilometrowych korkach!!! Ale to może o to chodzi żeby później mieć pretekst. To jakiś BULL SHIT. Najlepiej niech przestanie rządzić ten który na to wpadł wtedy oczyści powietrze.
438	Nie ma żadnych korzyści , tylko same straty dla społeczności
439	Niewielkie. Może warto pomyśleć o większej ilości zieleni, redukcji kopciuchów.
440	Brak korzyści. Badania przeprowadzone są nierzetelnie. Szczególnie w przypadku mostu Dmowskiego i remontowanego ciągu ulicy długiej etc. Baranie przeprowadzone nie w trakcie normalnego ruchu tylko w momencie spowolnienia ruchu i tym samym zwiększenie emisji spalin przez stojące i bardzo wolno poruszające się samochody. Brak komunikacji, która jest zatłoczonym i nieśmiesznym kabaretem - dodatkowo likwidacje połączeń i zmuszenie do korzystania zamiast z jednej linii do 3 przesiadek by dotrzeć do celu. Dodatkowo Brakuje tras i obwodnic. Jedyna opcja to SCT obejmujące ściśle centrum - opasane trasa WZ i odrą w okolicach mostów uniwersyteckich. Pomijam już fakt że są 70% zanieczyszczeń odpowiadają dziady spalające smieci i kopzące. Porównajcie sobie okres zimy i lata i występowanie smogu - Dodatkowo były okresy w trakcie świąt kiedy pomimo znikomego ruchu (np. lockdown - przerwa świąteczna kiedy studenci wyjeżdżają) Zanieczyszczenie o dziwo nie spadło pomimo znacznego spadku ruchu samochodowego.
441	Mniej aut w centrum



l.p	Treść opinii
442	Jedyna korzyść, że auta z normą euro 4, czyli większość poruszających się po wrocławskich drogach będzie mogło jeździć najpóźniej do 2032 r.
443	Na chwilę obecną nie widzę żadnych korzyści. Jaki jest sens wprowadzania takiej strefy, gdy w wielu mieszkaniach nadal kopcą piece, w których spala się wszystko co się da? Wieczorem w sezonie grzewczym nie da się wyjść na dwór tak śmierdzi, i to nie samochody są tego sprawcą. Najpierw niech miasto wymieni ogrzewanie w mieszkaniach komunalnych a dopiero potem niech wymaga od mieszkańców zmiany nawyków transportowych. Na tę chwilę wygląda to na próbę przerwania odpowiedzialności za czyste powietrze na wszystkich ale bez udziału "miasta".
444	Biedniejsi nie dojadą do centrum samochodem. Miasto stanie się bardziej ekskluzywne.
445	Jestem za tym, żeby jak najbardziej ograniczyć liczbę "smrodzacych" samochodów w mieście, zatem uważam, że strefa powinna być jak największa, zatem wolę wariant III, ale wariant II też jest na początek dobry. Co do wariantu samochodowego, to jestem za "łagodnym" (nr 1), aby dać czas także uboższym mieszkańcom na wymianę auta.
446	Ograniczenie emisji spalin w centrum i potencjalnie w całym mieście. Możliwe zredukowanie hałasu.
447	Proponuje podjąć działania ukierunkowane na zachęcenie do korzystania z innego transportu w centrum miasta zamiast nakładania zakazów.
448	Zadnych
449	Żadne. Widzę obawy i niebezpieczeństwo że nie będę mógł się poruszać moim autem po Wrocławiu.
450	żadne



l.p	Treść opinii
451	Czyste powietrze, bezpieczniej, ładniej, więcej przestrzeni. Powinien być wprowadzony wariant ambitny obejmujący jak największą część miasta.
452	Mniejszy ruch samochodów w centrum
453	Brak starych gruchotów, które smrodzą tak, że nie da się iść ulicami miasta i nie dusić dymem. Nie wspomnę o niemożności otworzenia okna mieszkając na parterze przy ruchliwej ulicy, bo mieszkanie natychmiast wypełnia się smrodem starego diesla przejeżdżającego opodal. Stan starych samochodów woła o pomstę do nieba. Jeżeli taki złom potrafi zasmrodzić całą ulicę tylko dlatego, że przejechał to należy go zakazać 10 lat temu. Nowsze auta są cichsze, nie wydzielają tyle smrodu. Na dzień dzisiejszy spacer ulicami Wrocławia to wdychanie raka zamiast przyjemność. Ilość aut rośnie gwałtownie, a w tym ilość starych szrotów, które już dawno nie powinny truć nas i naszych dzieci. Ludzie wcale nie POTRZEBUJĄ auta w mieście - jest komunikacja. Dodatkowo może osiedla i ulice w pobliżu Dworca nie będą zawałone starymi szrotami, które tu wegetują miesiącami, "znaczą teren" olejem i innymi płynami zatruwając środowisko (choć tutaj zapewne potrzebne są strefy parkowania i karnety).
454	Mniej zakorkowane centrum miasta
455	ciężko powiedzieć, bo zaproponowany wariant wprowadza zamieszanie
456	Ludzie chętniej będą się wyprowadzać z miasta, a nowi mniej chętnie wprowadzać.
457	że w ogóle coś jest
458	Pozbycie się najbardziej szkodliwych samochodów z centrum miasta. Będzie to dotyczyły niewielkiego procenta samochodów i nie



l.p	Treść opinii
	ograniczy transportu w centrum. Za możliwe do przyjęcia uważam: wariant I w zakresie obszaru i wariant II w zakresie kryterium
459	Żadnych
460	Żadnych
461	W sumie to nie widzę korzyści. Zanieczyszczenia pochodzą głównie z innych źródeł, więc miasto powinno zainwestować pieniądze w inne rozwiązania niż utrudnianie komunikacji własnymi autami mieszkańcom.
462	Zasnuch
463	Żadnych dla zwykłego zjadacza chleba który płaci podatki w Wrocławiu i utrzymuje miasto z ciazko zarobimych pieniędzy tylko zostanie mu dołożony kolejny problem pod nogi bo przy obecnych cenach zakupu aut nie będzie stać przeciętnego Kowalskiego na nowe auto żeby sprostać wymagania. korzyść mogła by być z tego z prze zamknięciu ścisłego centrum nie ucierpiały by na tym zabytki i mniejszyły by się korki w koło rynku
464	Nie widzę żadnych korzyści.
465	Zaproponowane rozwiązania powinny - w możliwie największym obszarze - wpłynąć pozytywnie na uspokojenie ruchu samochodowego, umożliwienie szybszych i bardziej płynnych przejazdów, ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i jego nieprzyjemnego "zapachu" przy głównych arteriach miasta, lepsze wykorzystanie komunikacji zbiorowej, łatwiejsze parkowanie w szeroko rozumianym centrum miasta, zwiększenie bezpieczeństwa przejazdów (z uwagi na częsty zły stan techniczny starszych pojazdów).
466	Żadnych
467	Nie widzę żadnych korzyści z tego projektu.



I.p	Treść opinii
468	Nie widzę żadnych korzyści, gdyby we Wrocławiu działała dobrze komunikacja to mniej osób korzystałoby z aut na codzień. Projekt nie ma więc większego sensu.
469	nie widzę żadnych korzyści
470	Żadnych
471	Brak
472	poprawienie jakości powietrza oraz mniejsza ilość wjeżdżających samochodów.
473	Żadnych, tylko utrudnienia
474	To pytanie z tezą i sposób jego sformułowania sugeruje że konsultacje są fikcyjne.
475	W tym kształcie nie widzę pozytywów.
476	Wybieram Wariant 1. Żeby mogła ocenić korzyści Wariantu I potrzebuję następujących danych: 1. wielkość emisji spalin w poszczególnych latach 2. budowa i remont chodników 3. budowa i remont ścieżek rowerowych 4. transport zbiorowy Proponuję poprawienie źle przetłumaczonej nazwy WHO - zamiast "Miasta przyjaznego starzeniu" na "Miasto dla ludzi" Polecam współpracę z Forum Kultury Przestrzeni w Ośrodku " Brama Grodzka - Teatr NN" oraz osiągnięcia Kopenhagi, czyli przywrócenie ludzkiej skali przestrzeniom miejskim wg. Jana Gehla
477	Brak korzyści
478	Mniejsze korki, ma to sens jeśli wtedy autobusy będą częściej jeździć przez cały czas, nie tylko w szczycie.



l.p	Treść opinii
479	Czyste powietrze na Szczepinie
480	Żadne
481	To minimum potrzebnych zmian.
482	Nie widzę żadnych! Trudno nazwać korzyścią pozbawienie mnie możliwości poruszania się po mieście moim obecnym samochodem. Każdy kto trochę zgłębił temat samochodów elektrycznych wie że są one ładowane w Polsce prądem produkowanym ze spalania węgla, Wyprodukowanie baterii do nich obciąża klimat tak jak używanie samochodu spalinowego przez około 8 lat a w dodatku nie mamy wystarczającej ilości prądu by można było gremialnie przesiąść się na samochód elektryczny. Ta niewydolność w połączeniu z wysoką ceną tych samochodów oznacza dla większości mieszkańców Wrocławia po wprowadzeniu tych stref ekonomiczny przymus pozbycia się samochodu a więc także mobilności i konkurencyjności na rynku pracy - więc także po prostu znaczne pogorszenie ich poziomu życia (w tym i mnie).
483	Żadnych korzyści, same wady.
484	brak korzyści, jak zwykle mieszkańcy centrum Wrocławia (wielkie skupiska ludności, zmasowana zabudowa, raczej niskie dochody) posiadający starsze auta poniosą największe koszty. Mieszkańcy okolic Wrocławia posiadający z reguły większe dochody i nowsze samochody dalej będą mogli wjeżdżać do Centrum. (mają oni z reguły ustalone przez Pracodawców inne godziny pracy, aby mieć możliwość darmowego parkowania w okolicy miejsca zatrudnienia.
485	mniejszy ruch, szybsza komunikacja.
486	Nie widzę
487	żadnych



I.p	Treść opinii
488	Kolejny sposób na utrudnienie życia mieszkańcom i przyjezdnym w imię wymagowanej ekologii
489	Żadne. To idiotyczne obostrzenia
490	Nie widze
491	brak
492	Nie widzę w tym nic dobrego, społeczeństwo stać na coraz mniej to ograniczmy je jeszcze bardziej
493	Korzyści dla ogółu- wszystkich mieszkańców nie ma.
494	żadnych
495	Brak
496	Weliminiwanie najstarszych aut z siojikiem diesel
497	Nie widzę korzyści - według szacunków zanieczyszczenia powietrza przez samochody to dużo mniej niż 20% ogółu. Nie wpłynie to istotnie na polepszenie.
498	Mam nadzieję, że zmieni się prezydent i nikt tego nie przeprocesuje
499	Urzednicy będą mieli łatwiejszy dojazd do pracy
500	Nie widzę korzyści. Brak informacji o możliwych niedogodnościach wynikających z funkcjonowania pojazdów mechanicznych zasilanych paliwami płynnymi. Obecnie w proponowanym rejonie problemem są zanieczyszczenia z paliw kopalnych. Normy pyłów zawieszonych w powietrzu przekraczają normy wielokrotnie. Wprowadzenie strefy dotyczącej pojazdów mechanicznych nie wpływają na poprawę jakości życia w tak dużym stopniu jak nierozwiązany i ślimaczący się problem smogu. Zaczynanie „konsultacji” od wybrania wariantu strefy zamiast od pytania czy jest konieczna to kpina z konsultacji



I.p	Treść opinii
501	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu.
502	brak jakichkolwiek korzyści, w raporcie ujęto górnolotne hasła. Porównywanie Wrocławia do krajów zachodu jest kpina. Tam są większe miasta i bogatsi ludzie. Naszego społeczeństwa nie stać na takie kroki.
503	Jak dla mnie Żadne. Jeżdżę autami wiekowymi , euro 2, ale zasilane gazem. Wydaje mi się, że powinno to być także rozróżnione
504	Nie widzę żadnych korzyści dla mnie jako mieszkańca miasta od urodzenia.
505	Żadna strefa nie daje realnych korzyści
506	SCT nie wprowadza korzyści.
507	Żadnych.
508	Nie widzę korzyści
509	Nie widzę żadnych.
510	Żadne
511	żadnych
512	Nie widzę
513	Czystsze powietrze
514	Żadnych
515	Nie widzę, nie samochody są problemem Wrocławia, tylko brak rozsądnej dla nich alternatywy. A i tak największe zanieczyszczenie powietrza powoduje palenie śmieciami.
516	Brak korzyści
517	Nie widzę korzyści. Widzę jedynie utrudnienia.
518	Zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza w mieście, zmniejszenie ruchu samochodowego indywidualnego, a pośrednio też eliminacja z ruchu



l.p	Treść opinii
	starych i zazwyczaj słabo utrzymanych (przez to niebezpiecznych) samochodów.
519	Żadnych, zwłaszcza wykluczających ekologiczny napęd na LPG który jest w Polsce bardzo popularny. Strefą moznaby objąć ściśle centrum w okolicach rynku, wykluczając główne arterie. Zakaz wjazdu dla samochodów starszych niż jest krzywdzący dla starych aut w dobrym stanie technicznym a promuje auta „nowe”, które mogą być zupełnie niezadbane. Pomysł jest zły i wprowadzany na szybko. Czy dostępna jest lista „ekspertów”, z uwzględnieniem imienia, nazwiska, profesji i specjalizacji?
520	trochę mniej hałasu
521	Nie widzę korzyści takiego rozwiązania. Powietrze nie zatrzyma się na granicy jakiejś wyznaczonej strefy - będzie się przemieszczać. Dodatkowo podczas pandemii ruch samochodowy w centrum prawie ustał (jeździli tylko nieliczni) a powietrze dalej było zanieczysznone (może to oznaczać, że problemem nie są wcale spaliny samochodowe a piece w mieszkaniach i domach i to co się w nich spala). Takie rozwiązanie sprawi, że tylko biedniejsi mieszkańcy i odwiedzający będą mieli pod górkę.
522	Kurew a nie ekspertów. Musicie być naprawdę okropnymi debilami żeby wspierać te żałosne strefy. Pandemia zweryfikowała, że to nie auta powodują smog we Wrocławiu. Sami na siebie biedacy kręcicie bata bo nie stać was na nowe auta xD Korzyści nie widzę żadnych w tym debilnym pomysle oprócz tego, że będę miał więcej miejsc parkingowych i nie będę musiał się pałować z biedakami w 10letnich autach. Nawet mi was nie żal biedni urzędnicy i „aktywiści” bo nie wiecie co robicie xD
523	żadnych



l.p	Treść opinii
524	Jacek Sutryk do pracy będzie jeździł dorozką. Rozumiem że on też autkiem do centrum nie wjedzie tylko dorozką lub workami lub rowerem.
525	Żadnych korzyści na ten moment. NAJPIERW doprowadźmy komunikację zbiorową do porządku, a dopiero potem ograniczajmy swobody obywatelskie.
526	bardzo dużo korzyści, a dokładnie: wymuszenie na mieszkańcach strefy zakupu nowszych aut, których żywotność będzie dużo mniejsza niż wcześniej przez nich posiadane i być może z racji ograniczonej żywotności będą zmuszeni do kupienia za życia jeszcze kilku sztuk, co na pewno wyjdzie z korzyścią dla producentów, którzy już by nie zarobili gdyby Ci mieszkańcy jeździli bardzo nieekologicznym autem, które można było użytkować przez 40 lat, zamiast kupić i ze złomować w tym czasie co najmniej 4 inne auta, w dodatku niektórzy mieszkańcy będą zmuszeni sprzedać swój samochód, bo nie będzie im mógł służyć w strefie, dzięki czemu niektórzy inni mieszkańcy będą mogli je kupić mieszkając poza strefą; a niektórzy sprzedający nie mogący funkcjonować bez auta (tak, są tacy, najczęściej mają jeszcze czarne tablice i są starszymi ludźmi), będą zmuszeni wyprowadzić się, co być może pozwoli na zaadoptowanie kolejnych starych kamienic z rdzennymi mieszkańcami, na wspaniałe lofty dla bogatszych ludzi z elity
527	Usunięcie starych złomów, nic więcej, za to widzę masę innych problemów, o czym dalej...
528	Ograniczenie ruchu samochodowego w wyznaczonym obszarze.
529	Brak. Wprowadzenie nie ma znaczących wpływów na zanieczyszczenie powietrza.
530	Żadnych



l.p	Treść opinii
531	Większe korzyści widzę z upłynnienia ruchu (np. zielona fala), a tym samym przyspieszenia przejazdu przez miasto, co w efekcie daje mniejsza ilość spalin od wszystkich samochodów, bez względu na normę EURO. Wprowadzenie stref faworyzuje bogatszych obywateli, Ci biedniejsi też płacą podatki w tym mieście.
532	Brak
533	Nie widzę korzyści, a jedynie dyskryminację mieszkańców zamieszkałych w Śródmieściu. Jeżeli transport publiczny będzie za darmo to można myśleć o wyłączeniu z ruchu samochodowego wymienione rejony.
534	Nie widzę korzyści. Wrocław nie posiada odpowiedniej infrastruktury która pozwoli na sprawną komunikację. Brak parkingów, metra, bezawaryjnej linii tramwajowej do wszystkich części miasta.
535	Nie ma korzyści, dopóki nie będzie bezpośrednich linii komunikacji miejskiej w obrębie całego miasta i na obrzeżach. Aby dostać się rano do pracy bez przesiadki z jednego końca na drugi bez prywatnego transportu, to jeszcze się nie udaje. Dlatego ludzie korzystają z samochodów.
536	Brak możliwości przejechania przez miasto. Staram poruszać się na codzien komunikacją miejską. Dojeżdżam z osiedla Psie Pole. Często (np. wczoraj wieczorem) autobus N nie przyjeżdża kilka kursów pod rząd. Moim zdaniem powyższa akcja to wykluczenie komunikacyjne nie dające nic w zamian. Sensowna komunikacja miejsca osiągnie ten sam cel w pozytywny sposób, a nie zakazami.
537	nie widze korzyści. Widzę tylko wykluczenie komunikacyjne osób p[psiadających sprawne auta. Widzę zabieranie prawa do używania własnego auta kupionego za własne pieniądze, a od których zapłacono podatki.



l.p	Treść opinii
	Widzę dyskryminację osób dojeżdżających do Wrocławia w celach zarobkowych.
538	Nie widzę korzyści
539	Mniej pojazdów spalinowych w centrum miasta.
540	moim zdaniem nie wiek aut, a kontrole na stacjach diagnostycznychsa problemem. niekiedy stare auta 30-40letnie zadbane generują mniej zanieczyszczeń niż 2 letnie auto
541	czystsze powietrze w centrum, wzrost jakości życia tamże
542	Nie widzę żadnych korzyści, brak transportu zbiorowego który by jeździł skutecznie, punktualnie i możliwe by były wygodne przesiadki. Samochody są dopuszczone do ruchu, spełniają normy spalin więc nie ograniczajmy osób których nie stać na nowe dobra materialne
543	mniejsze korki w strefie
544	Nie ma korzyści.
545	Brak
546	Żadne, wręcz przeciwnie - spowoduje to nadwierny ruch we wszystkich innych częściach Wrocławia- Zwycieska i Grota Roweckiego w tym momencie jest maksymalnie zakorkowana
547	żadnych
548	Niestety ich nie widzę. To ograniczenie podstawowych praw do przemieszczania się po mieście
549	Żadne
550	Zwiększone bezpieczeństwo rowerzystów z racji zmniejszonej ilości samochodów.
551	Nie widzę żadnych korzyści. Zakaz przejazdu przez plac Grunwaldzki praktycznie brak przejazdu z centrum w stronę Biskupina i Sępolna co wykluczy komunikacyjnie ludzi mniej zamożnych mieszkających na tych osiedlach. Dodatkowo cały czas nie ma dobrej drogi alternatywnej na ww. dzielnice.



I.p	Treść opinii
552	Nie widze korzyści jak i nie wierzę w tendencyjne badania tendencyjnych ekspertów. Widzę za to ograniczenie możliwości przemieszczania się
553	Nie ma w tym żadnych korzyści. To szaleństwo i pogwałcenie swobód obywatelskich.
554	Żadne
555	Żadne. Stracą na tym przedsiębiorcy mający firmy w centrum, bo mniej ludzi będzie do nich przyjeżdżać.
556	żadne
557	Będzie czyściej i zdrowiej
558	żadnych
559	Nie wiem czy widzę korzyści. Starych aut nie ma wiele. I zostaną zastąpione nowszymi autami. Chciałabym ograniczyć liczbę samochodów we wskazanych obszarach a ten projekt tego nie zapewnia
560	Nie widzę żadnych korzyści z jakichkolwiek stref czystego transportu. Nic to nie zmieni, tylko ludzi wkurzy.
561	Żadne, Niemcy już się wycofują ze stref w swoich miastach a my chcemy je wprowadzać
562	Brak
563	Niestety nie widzę żadnych w tej chwili.
564	Skoro ograniczenia miałby objac 5% samochodow poruszających sie po planowanej strefie to nie widze żadnych.
565	żadnych korzyści
566	Mniejsze zanieczyszczenie i tak wątpliwej jakości powietrza, mniejszy hałas, mniejszy ruch. Same plusy. Osobiście jestem za wariantem numer 3. Jednak jak mam być szczery nim zaczniecie to wprowadzać to zmobilizujcie straż miejską do tego żeby reagowali na zgłoszenia



l.p	Treść opinii
	kopciuchów. Ta formacja we Wrocławiu to kpina ! Może najpierw wyeliminować jeden problem i później brać się za następny.
567	Prawie żadne. Uważam że powinno się postawić na kontrolę pojazdów i wykluczanie z dróg dymiących szrotów.
568	<p>Hmm żadne, chciałbym konstruktywnie odpowiedzieć na to pytanie ale wiem że nie warto bo kto posłucha normalnego obywatela.</p> <p>Żyję w chorych czasach gdzie najpierw mówi się że piec na gaz jest taki eco i warto wymienić taki na węgiel a teraz już gazowy jest fuj! truciciel! tylko pompa ciepła na prąd.</p> <p>To samo elektryki, euro milion pińcet sto dziewięćset. Mam wrażenie że zaraz będziemy żyć w ziemiankach i palić gównem w ognisku by się ogrzać</p>
569	Zadne
570	Żadnych realnych korzyści.
571	Zadnych
572	Poza dyskryminacją oraz podziałem mieszkańców na biednych/gorszych i bogatych/lepszych nie widzę niczego co ten raport przedstawia.
573	<p>Wprowadzanie jakichkolwiek wariantów przy obecnym stanie MPK to jedna wielka kpina.</p> <p>Sam przesiadłem się na samochód mimo, że korzystałem z urbancard przez 5 lat i preferencyjnej cenie biletów okresowych (ostatni kosztował mnie 800zł czy 900 zł za rok - to nie jest majątek), ale wieczne opóźnienia lub brak przyjazdów sprawił, że zwyczajnie przesiadłem się do auta. Płacę teraz więcej, ale jestem przekonany, że mój środek transportu zawsze jest dostępny - o każdej porze, od drzwi do drzwi i nie muszę stresować się kolejnym spóźnieniem w pracy. Powody braku mojej obecności szefa nie interesują.</p>



l.p	Treść opinii
	Nawet teraz jadąc do miasta wybieram auto, bo 4,60 zł za bilet to jakieś nieporozumienie - za taką cenę przejadę sobie w komfortowych warunkach 10 km prywatnym samochodem.
574	Żadne
575	Żadne – jeżeli komunikacja miejska nie zacznie być w porządku
576	Nie widzę korzyści, przy obecnym stanie MPK
577	Brak realnych korzyści przy obecnym i nieodległym systemie komunikacji.
578	Żadnych, to obłąkany pomysł zideologizowanych szaleńców. Żadnej strefy czystego powietrza! Precz z ideologią, czas wrócić do zdrowego rozsądku.
579	BRAK
580	Same
581	Absolutny brak
582	Żadne
583	Prawdę mówiąc, to nie widzę żadnych korzyści. Po pierwsze, to działanie nie spełni deklarowanych celów. Powietrze nie zatrzyma się na granicy jakiejś umownej strefy, ale będzie poruszać się, tam gdzie wiatr je skieruje. Po drugie, podczas pierwszej fali pandemii po Wrocławiu niemal nie poruszały się samochody, a smog był nie mniejszy niż wcześniej. To dobitnie wskazało na znikomy wpływ samochodów na jakość powietrza. Główną przyczyną problemu są kotły opalane niskiej jakości paliwem i śmieciami. Co gorsza dąży się do zakazania używania gazu, więc niebawem pewnie i LPG będą chcieli zakazać. Streszczając: cały pomysł zdaje się być tylko fasadą do czegoś innego, a mianowicie działania przeciw biedniejszej części mieszkańców Wrocławia. Miasto słynie z bycia zakorkowanym, bogaci stoją w korkach tak samo, jak biedni, ale gdyby zabronić biednym



l.p	Treść opinii
	jeżdżenia autami, to bogaci mogliby wreszcie jeździć komfortowo. Uważam, że to jest prawdziwy cel i jest on prawdziwie obrzydliwy.
584	nie ma żadnych korzyści, same problemy
585	Żadne
586	Nie widze
587	Żadnych
588	Nie widzę żadnych korzyści. Transport generuje śladowa ilość zanieczyszczeń w porównaniu do przemysłu, produkcji energii elektrycznej czy ciepła. Kompletna bzdura.
589	Zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum, mniejsze zanieczyszczenie powietrza co w konsekwencji prowadzi do tego że tereny te stać się mogą atrakcyjniejsze dla mieszkańców wrocławia
590	żadnych, taka strefa jest o kant dupy rozbić
591	Żadnych. Już sama nazwa jest nieprawdziwa i wprowadzająca w błąd. Czas covidu, w którym ruch kołowy w centrach miast zamarł, wyraźnie i dobitnie pokazał, że samochody nie mają większego wpływu na jakość powietrza w mieście. Powietrze było tak samo brudne jak przed covidem. Dlaczego to jest pomijane przez ekoterrorystów?
592	Czyste powietrze
593	Pozbycie się biedoty z centrum.
594	Żadne. Pomysł to czysty idiotyzm i wykluczenie osób najbiedniejszych.
595	Brak widocznych korzyści
596	Nie widzę żadnych korzyści.
597	Żadnych nie widzę korzyści
598	Żadnych



l.p	Treść opinii
599	<p>Nie widzę- nie ważne czy auto jest zgodne z normą euro 3 czy Euro 6 i tak najwięcej spalin emituje stojąc w korku. Warto zwrócić uwagę że nawet Niemcy którzy przodowali w tzw. "Umweltzone" obecnie się z nich wycofują. Kluczem byłaby sprawnie działająca i niezawodna komunikacja miejska. Niestety obecnie samochód jest szybszym, a przede wszystkim bardziej niezawodnym środkiem transportu po mieście. Z drugiej strony- wracając do samej emisji. Są badania które pokazuje że zakładając katalizator do starego Mercedesa "beczki" można emisję CO2 sprowadzić do samochodów z normą Euro5 (inna kwestią jest emisja innych substancji w przypadku Diesla)</p> <p>Wprowadzenie SCT niepotrzebnie uderza też e osoby które do jazdy po mieście auta używają sporadycznie, na co dzień. Poruszają się pieszo/rowerem/ komunikacja więc nie widzą potrzeby zakupu nowego auta</p> <p>Nie będą potrzebne żadne zakazy gdy komunikacja miejska realizowana głównie poprzez szybka komunikacja tramwajowa skomunikowana z koleją miejska/podmiejska będzie działać na tyle sprawnie że poruszanie się samochodem przestanie mieć przewagę pod kątem czasu i niezawodności. Proszę wziąć za przykład Trójmiasto w którym naprawdę nie ma potrzeby posiadania samochodu</p>
600	Nie widzę żadnych korzyści
601	<p>Żadne. Po pierwsze wymóg wymiany aut i kupno nowych nir jest dla mnie ekologiczne ani ekonomiczne. Po drugie w czasach gdy inflacja sięga 18%, produkcja aut spada a ceny aut szybuja wciąż w górę nie jest najlepszym momentem na wprowadzenie w życie takich projektów. Po trzecie komunikacja zbiorowa (mpk) nie jest przygotowana na zwiększenie liczby pasażerów (wiadomo iż taka zmiana spowoduje wzrost osób, które przerzuca się na mpk).</p> <p>Przykładowo osiedle Wojszyc - w którym niby są linie 112, 113 i 612 a w praktyce wciąż się spóźniają, jazda ranem i powrót z pracy to dramat.</p>



l.p	Treść opinii
	<p>Autobusy tych linii niepojawiają się i na dworcowej ludzie czekają często godzinę lub więcej, a gdy w końcu autobus się zjawi jest cały zapchany. By zabierać się za takie projekty powinno się zapewnić odpowiednie rozwiązanie komunikacji zbiorowej. Warto zaznaczyć iż przykładowo mieszkańcy wojszyc, by dostać się do centrum w jednym z Państwa wariantów zostaną dotknięci zmianami. Nie dość iż osoby z części Oltaszyna, Wojszyc będą zmuszeni przezuć się na mpk to jeszcze możliwe, że będą to robić również mieszkańcy Wysokiej i innych okolicznych wiosk. Jak dla mnie projekt ten powinien zostać wstrzymany, a powrócić do niego dopiero po zakończeniu wojny na Ukrainie i ustabilizowaniu się sytuacji gospodarczej kraju. Warto jeszcze dodać, że dzisiejsze konsultacje jak dla mnie nie miały sensu, gdyż nie wzięto w ogóle pod uwagę opini mieszkańców, tylko radnych miasta.</p>
602	brak jakichkolwiek korzyści
603	korzyści żadnych, same ograniczenia i wady.
604	Proszę najpierw wprowadzić komunikację miejską, uruchomić kolej miejską, przynajmniej zaplanować budowę metra!
605	widzę głównie ograniczenia, nie widzę korzyści, największe zanieczyszczenie powietrza powoduje model ogrzewania na Ołbinie, a nie ruch samochodowy.
606	Żadne
607	W aktualnych warunkach dróg oraz zamożności mieszkańców nie ma szans na sensowne zrobienie jakiegokolwiek strefy we Wrocławiu
608	W ogóle nie widzę korzyści z wprowadzenia SCT. Czemu gonimy Europę w sprawach związanych z dociskaniem śruby mieszkańcom, a tam gdzie to ważne, oczywiście wszystko leży? (Obwodnicę, komunikacja miejska)



I.p	Treść opinii
609	Właśnie w Niemczech się je likwiduje. Zabijają wiele małych firm, korzyść mierna, straty wielkie
610	Żadne dla mieszkańców, natomiast duże dla organizacji takich jak PSPA
611	W ogóle nie powinno być żadnych stref ograniczających nasze prawa do przemieszczania, to jest skandal!
612	Żadnych
613	nie ma żadnych korzyści, walnijcie się w zakute łby
614	Nie widzę żadnych korzyści, to jest chore co robicie wszystko na rozkaz globalistów którzy będą latać swoimi prywatnymi samolotami a nas będziecie pozbawiać praw do swobodnego poruszania, i to wszystko za parę srebrników które w łapę weźmiecie. Zdrajcy!
615	Możliwie mniejszy ruch i wzrost cen samochodów nowszych u lokalnych handlarzy.
616	Nie widzę żadnych korzyści. Zanieczyszczenia powietrza nie są generowane przez auta tylko przez spalanie paliw stałych. Wystarczy popatrzeć na pomiary zanieczyszczeń. Latem ich nie ma mimo takiego samego ruchu drogowego.
617	żadnych
618	Zadne
619	Korzyści dla producentów aut elektrycznych
620	wykluczenie najstarszych pojazdów
621	żadne, to głupi pomysł
622	Nie widzę żadnych i to należy podkreślić z całą mocą. Przede wszystkim propozycje uderzają w gros mieszkańców i formułowane są przez ludzi zbyt stronniczych.
623	Żadnych
624	Żadne
625	Żadnych



I.p	Treść opinii
626	Korzyści są pomijalne w kontraście do rozlicznych wad proponowanego rozwiązania.
627	brak
628	Debilizm
629	Korzyści są marginalne. Starsze auta nigdy nie były problemem dla mnie jako osoby mieszkającej w centrum, czego nie mogę powiedzieć o autach nowych oraz motorach wydających bardzo głośne dźwięki
630	Żadnych
631	Nie widzę żadnej. Pandemia wirusa covid pokazała już że ruch samochodowy nie ma aż tak dużego wpływu na zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym i innymi czynnikami. Były wtedy dni (okres kwarantanny i zakaz ruchu) gdzie ruch praktycznie się nie odbywał a zanieczyszczenia pozostawały na takim samym poziomie jak przy występowaniu ruchu. Kolejny bzdurny pomysł, pseudoekologiczny, utrudniający życie mieszkańcom.
632	żadne. Emisja spalin zostanie ograniczona w sposób marginalny. Ta wątpliwa korzyść zostanie przyćmiona przez niedogodności związane z poruszaniem się po mieście.
633	Czekam aż będzie to wprowadzone żeby dało się przyjemnie i zdrowo przemieszczać pieszo i rowerem po centrum miasta.
634	Nie widzę żadnych korzyści, zanieczyszczenia przemieszają się wraz z wiatrem, zaproponowane rozwiązanie uderza w mniej zamożnych właścicieli starszych pojazdów i powoduje wykluczenie społeczne.
635	Żadnych
636	Żadne
637	Nie widzę korzyści, to tylko utrudnienie ludziom życia przez urzędników
638	Korzyści znikome. Ważniejsze jest ograniczenie ilości nieekologicznych źródeł ciepła.



I.p	Treść opinii
639	Nie widzę korzyści
640	Ogranicza ruch samochodowy w centrum miasta, ze szczególnym uwzględnieniem samochodów najstarszych, a co za tym idzie najbardziej "trujących"
641	Nie widzę, większym problemem są piece do ogrzewania mieszkań
642	Nie widzę korzyści
643	Nie widzę korzyści.
644	Żadnych.
645	Żadnych konkretnych, które ewidentnie wpłynęłyby na poprawę życia w mieście.
646	Mniejszy ruch
647	Brak korzyści
648	Nie widzę takich korzyści, ponieważ analiza emisji w przedstawiłony raporcie nie podaje emisji zanieczyszczeń tylko skład emisji spalin - przez co nie ma możliwości określenia jej wpływu na środowisko/zdrowie.
649	Większy zarobek firm taksówkarskich, krótszy czas życia ludzi (mniej snu, więcej stresu związanego z dojazdem do pracy).
650	czystsze powietrze, mniej samochodów na ulicach, mniej hałasu, sprawniejszy przejazd komunikacji miejskiej
651	Nie widzę żadnych korzyści. Na pewno nie poprawi jakości powietrza.
652	Żadne, trasa WZ jest w SCT. Jak ludzie mają jeździć z Lesncy na Traugutta? Aow? Przez Oławę?
653	Brak korzyści. Ułatwienie życia bogatym i utrudnienie ubogim.
654	Żadnego. Dodam iż Niemcy będą się wycofywać ze SCT. Trzeba udroźnić i upłynnić ruch na ulicach i przyłączyć starą zabudowę ponemiecką do miejskiej sieci ciepłowniczej.
655	Żadnych. Nie należy ograniczać, możliwości poruszania się po mieście. To rozwiązanie niekonstytucyjne.



l.p	Treść opinii
656	Brak korzyści
657	Brak jakichkolwiek korzyści
658	<p>Ruch aut miejskich nie odpowiada w sposób znaczący za zanieczyszczenie powietrza w mieście. Przykładem jest covid i lock downy, gdzie ruch ludzi był znacząco ograniczony, a poziom zanieczyszczenia powietrza nie spadał. W związku z tym nie widzę sensu we wprowadzaniu takich stref.</p>
659	<p>Wariant 1 - Spore.</p> <p>Wariant 2 - Paraliż miasta, wszyscy zaczną chodzić na piechotę i będą zdrowsi</p> <p>Wariant 3 - Nie dość, że wszyscy będą zdrowsi to jeszcze bogatsi bo sprzedadzą auta.</p> <p>Według wariantu zrównoważonego W 2028 r. mój diesel, który emituje zaledwie 22g co2 więcej od najnowszego Golfa z silnikiem 1.4 TSI będzie miał zakaz wjazdu, natomiast będę mógł się dalej poruszać się moim drugim samochodem z silnikiem spalinowym z 2006 roku, który emituje 12g co2 więcej od mojego diesla? Abstrachując od tego, stare auta nadal będą jeździć po wrocławiu, tylko okrężnymi drogami spalając x razy więcej paliwa. Przecież wiatr nie istnieje, prawda?</p>
660	Żadne
661	Dlaczego zakazywać wjazdu pojazdów na podstawie nic nie znaczących wskaźników jak rocznik i typ silnika a nie na podstawie wyników pomiarów spalin z przeglądów technicznych?
662	<p>nie widzę w tym żadnych korzyści, poziom zanieczyszczeń generowany przez samochody z pewnością został zwiększony przez zarządców miasta wrocławia tworząc na siłę ścieżki rowerowe gdzie nie koniecznie są niezbędne i potrzebne: dla przykładu: ścieżka na ul. małachowskiego wzdłuż dworca pkp(spokojnie mogła iść po stronie dziedzińca dworca a nie kosztem pasa ruchu...). Teraz strefą czystego</p>



l.p	Treść opinii
	transportu próbuje państwo go zredukować. TO JEST CZYSTA HIPOKRYZJA...
663	Dlaczego blokowane są auta na podstawie rocznika i typu silnika a nie na podstawie pomiaru spalin z przeglądów technicznych?
664	Nie widzę
665	nie ma żadnych, zbankrutuje mnóstwo małych biznesów
666	żadne
667	Żadnych
668	Żadnych realnych korzyści nie ma
669	brak korzyści.
670	Żadnych
671	Brak korzyści. Samochody nadal będą w centrum (bo ludzie tam mieszkają), tylko będzie trzeba płacić.
672	Nie widzę korzyści. Widzę błędy w rozumowaniu, ideologię i lobbing.
673	Biedni ludzie nie będą mieli możliwości wjeżdżania starymi samochodami do centrum, dzięki czemu centrum Wrocławia zacznie przypominać centra zachodnioeuropejskich miast. Dzięki temu, mieszkańcy wyspy mieszczańskiej, nie będą musieli patrzeć z okien na stare samochody co mogłoby zaburzać ich samopoczucie.
674	Nie widzę żadnych.
675	0
676	Żadne - kolejny bubel we Wrocławiu jak Bus pasy. Szybki przejazd przez Miasto = czyste powietrze a nie wszystko stoi przez bus pasy a potem eksperci badają powietrze. To jest jakaś kompletna bzdura.
677	uważam że najlepszy jest wariant 1 - ostrożny, potrzeba czasu żeby się przystosować, ludzi nie stać żeby od razu zmieniać samochody na dużo nowsze
678	żadne
679	Żadne



I.p	Treść opinii
680	Uważam, że korzyści będą znikome, w porównaniu do kosztów, jakie będą musieli ponieść mieszkańcy.
681	Żadne
682	Żadnych. Czas pandemii pokazał jak pozorny jest wpływ ruchu samochodowego na zanieczyszczenia powietrza w mieście - mimo lockdownu i znikomego ruchu samochodowego zanieczyszczenia pozostawały wysokie.
683	Nie widzę żadnych korzyści a jedynie utrudnienia w mieście które nie posiada nawet tramwajów na wszystkie osiedla które miałyby być przyklejone do strefy.
684	1) zmniejszenie ruchu samochodowego 2) poprawa jakości powietrza
685	nie widzę żadnych korzyści
686	brak
687	Nie widzę
688	Żadnych
689	Brak
690	Brak
691	Powstanie więcej lumpexów. Lobbyści z PSPA to nie są eksperci.
692	Żadnych. Niemcy wycofują się z tego pomysłu już w tym roku.
693	Żadnych, tylko wydatki dla mieszkańców
694	Żadne
695	Brak korzyści, większe korki w połowie miasta, brak miejsc parkingowych w okół strefy, kolejne problemy z komunikacją miejską.
696	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzenia SCT - w żadnym kształcie.
697	Żadnych
698	Żadne



l.p	Treść opinii
699	Raport ekspertów jest całkowicie bezużyteczny ponieważ nie przedstawia realnej kalkulacji zanieczyszczenia powietrza wynikającego z pracy samochodów spalinowych. Nie ma też porównania jaki udział w zanieczyszczeniu biorą samochody względem innych źródeł np. kominów. Nie przedstawia realnego problemu tylko rozwiązania na problem którego nie zdefiniowano. Jest to sprzeczne z analizą dmaic i każdym innym narzędziem. Pareto chociaż aby sprawdzić czy samochody stanowią 20% przyczyn 80% problemu.
700	Żadne, w krajach zachodnich z tego typu skrajnie ekoterrorystycznych pomysłów się odchodzi.
701	Nie widzę korzyści
702	Brak korzyści.
703	Mniejszy ruch,mniej wypadków,czystsze powietrze,mniejszy hałas,więcej miejsca dla pojazdów elektrycznych czyli ekologicznych.
704	nie widzę ich
705	Nie widzę.
706	Brak korzyści
707	Nie widzę absolutnie żadnych korzyści. To jest tylko po to aby ludziom utrudnić egzystencję. Najpierw się ciasno zabudowywóje miasto a potem zabrania jeździć.
708	Korzyści żadnych, większość zanieczyszczeń bierze się z ogrzewania które w centrum miasta składa się głównie ze starych pieców. Ewidentnie pokazał to pierwszy lockdown covidowy, gdzie ruch był niewielki, a jakość powietrza zła. Lepiej byłoby wydać te pieniądze na wymianę pieców niż tworzenie barier dla mieszkańców.
709	Żadnych
710	zdecydowanie na nie. to głupota



I.p	Treść opinii
711	Widzę tylko zagrożenia dla wolności obywateli
712	Żadnych same minusy
713	Żadnych nie widzę.
714	Nie
715	Brak jakichkolwiek korzyści
716	Nie ma żadnych korzyści. Problemem nie są samochody.
717	Nie będzie to miało dużego wpływu na polepszenie jakości powietrza, podobnie jak na zachodzie.
718	Nie ma korzyści. Upadnie część firm znajdujących się w strefach. Utrudni się mieszkańcom dojazd. Część ludzi zdecyduje się na wyprowadzenie poza strefy. Emisja zanieczyszczeń z samochodów stanowi znikoma część ogólnego zanieczyszczenia.
719	Znacznie sensowniejszy wariant od wariantu III który mocno utrudniałby funkcjonowanie we Wrocławiu
720	oprócz utrudnienia życia mieszkańców, to żadnych.
721	Nie ma żadnej korzyści z wprowadzania strefy.
722	Nie widzę żadnych korzyści prócz realizacji wizji ekologów, która nie jest podparta racjonalnymi argumentami. Ponadto miasto Wrocław ma i tak już niesamowite problemy z korkami.
723	Nie widzę żadnych korzyści.
724	Żadnych oprócz utrudniania życia
725	Biedaki przestaną jeździć autami i może dzięki temu korki zmaleją.
726	Nie widzę żadnych korzyści.
727	Brak
728	Nie widzę żadnych korzyści, a same utrudnienia
729	Nie, nie ma alternatyw w transporcie publicznym które jest tragiczne
730	Czystsze powietrze i uspokojenie ruchu



I.p	Treść opinii
731	Przy obecnej jakości transportu publicznego, stanu i ilości ścieżek rowerowych, ilości parkingów na obrzeżach stref - korzyści są ciężkie do zauważenia.
732	Wykluczenie komunikacyjne sporej części mieszkańców, zwłaszcza tych mniej zamożnych.
733	Żadnego - smog w Polsce głównie pochodzi od niskiej emisji, pochodzącej z pieców grzewczych, a nie samochodów... Wystarczy przeprowadzać realne badania techniczne na Stacjach Kontroli Technicznej Pojazdów, by ten - wbrew pozorom - niewielki procent aut, które realnie trują - wyeliminować. Natomiast nie zmienia to faktu, że smogu nie ubędzie, jeśli nie zajmiemy się na poważnie tematem ogrzewania w mieście... To jest temat, który jest przemilczany w Krakowie, jak i w Warszawie, bo jest mało medialny...
734	Nie widzę korzyści, ponieważ spaliny samochodowe nie są głównym czynnikiem zanieczyszczeń. Proszę sprawdzić jak wyglądały zanieczyszczenia podczas lockdownow
735	Żadne
736	Nie widzę korzyści. Projekt powinien zostać porzucony, a transport w obecnej formie. I tak miasto jest już wystarczająco zakorkowane.
737	Nie widzę korzyści. W centrum Wrocławia nie ma smogu. Widzę za to szereg wad w/w rozwiązań.
738	Żadne
739	Żadne korzyści, same problemy.
740	żadne
741	Problemy z komunikacją. Zlikwidujmy korki, będzie czystsze powietrze.
742	Żadnych...stop tej paranoi!!! Precz z nakazami i zakazami absurdalnymi i nie konstytucyjnymi!!!
743	Żadnych korzyści, same utrudnienia pod dyktando chorych ideologii



I.p	Treść opinii
744	Nie widzę, żadnych korzyści ta strefa to jakaś demagogia tak samo jak Bus Pasy
745	Nie widzę żadnych korzyści
746	Nie widzę korzyści. Widzę natomiast zagrożenia w postaci wykluczenia komunikacyjnego, ograniczenia swobody przemieszczania się i ograniczenia mojego prawa do użytkowania przestrzeni publicznej.
747	Zerowe, ograniczenie wolności człowieka
748	nie widzę, jestem przeciwko strefie, To wykluczenie osób o niskich dochodach, które również potrzebują się przemieszczać.
749	Utrudnienia dla mieszkańców aglomeracji
750	Nie widzę, rozwój miasta ucierpi
751	Nie ma korzyści
752	Korzyści są znikome
753	<p>Strefa z pewnością wymusi przyspieszoną wymianę starych samochodów na nowe. Mam nadzieję, że jakość powietrza się poprawi. Warto po wprowadzeniu strefy monitorować i raportować online wyniki pomiarów by potwierdzić w praktyce, że nakłady finansowe miasta pochodzące z pieniędzy podatników i koszty mieszkańców związane z wymianą samochodów na nowsze się opłacają. Koniecznie należy również udowodnić spadek liczby zgonów spowodowanych zanieczyszczonym powietrzem.</p> <p>Mam nadzieję również, że spadnie natężenie ruchu w centrum miasta a szczególnie w dzielnicach Stare Miasto i Śródmieście. Wrocławianie narzekają na utrudnienia w ruchu wraz z rozpoczęciem się roku akademickiego, co spowodowane jest napływem studentów posiadających samochody (przede wszystkim stare). Liczę na to, że studenci Ci zaczną częściej korzystać z komunikacji miejskiej.</p>
754	Żadne



I.p	Treść opinii
755	Bardziej czyste powietrze (wiemy że w naszym mieście jest duży problem z tym), także mniejsza ilość samochodów, co zmniejszy ilość korków w dzielnicach miasta.
756	Żadne
757	Żadne
758	Niespecjalne
759	Teoretycznie czystsze powietrze.
760	Nie widzę korzyści. samochody elektryczne bardziej zanieczyszczają środowisko- większy ciężar=większe zużycie hamulców, opon, sprzęgieł co daje więcej dużo bardziej szkodliwych pyłów cząstek stałych niż z paliw.
761	Niestety nie przyniesie to żadnych korzyści.
762	Tylko koszty brak korzyści
763	Żadnych.
764	nie, nie ma żadnych korzyści. Rozumiem że wszystkie urzędy miejskie jak i państwowe zostaną przeniesione poza strefę, żeby można było do nich dojechać, bo jak powszechnie wiadomo komunikacja miejska we Wrocławiu nie działa.
765	Brak korzyści
766	czyste powietrze, mniejsze korki
767	brak
768	Poprawienie TRAGICZNEJ jakości powietrza
769	Żadne
770	Widzę niekorzyść. Ludzie mieszkający na takich osiedlach jak Lokum Viktoria na Tęczowej, będą zmuszeni zostawiać swoje samochody daleko od miejsca zamieszkania, mimo wykupienia miejsc postojowych. Nie każdy ma pieniądze, by zmieniać samochód. I nie chodzi tu o jeżdżenie po centrum, a dojechanie tylko do miejsca zamieszkania. Prawdziwym problemem, jak kopciuch z Tęczowej, który



l.p	Treść opinii
	emituje więcej zanieczyszczeń niż te wszystkie samochody, nikt się nie chce zająć, natomiast ingerować w życie ludzi to już chętnie.
771	nie widzę jakichkolwiek korzyści
772	Żadnych. Jakby ludzi było stać na lepsze auta to nie trzeba by było stref wprowadzać. Przy obecnych cenach aut używanych, to zaraz będzie protest ludzi mieszkających w centrum, że nie mają jak do chaty dojechać. A jak niby mam do lekarza z dziećmi pojechać, jeśli lekarz przyjmuje w Galerii Dominikańskiej? Ktoś odpowie za skutki chorobowe wleczenia dzieci w super pogodę (śnieg, deszcz, wiatr, mróz itp.) przez pół miasta, bo nie będę mogła wjechać autem do centrum?
773	mniej smrodu i hałasu przynajmniej w centrum
774	Brak korzyści, jak wskazuje sam autor, ograniczenia obejmują ok. 5% aut poruszających się po strefie śródmiejskiej Wrocławia. Czyli znikoma ilość. Dotknie to osoby zarabiające najmniej, których nie stać na nowsze pojazdy. Natomiast 5% pojazdów nie zmieni nic jeśli chodzi o jakość powietrza i życia w centrum Wrocławia a jedynie utrudni.
775	Brak
776	Nie widzę żadnych. Uważam, że pomysł jest wadliwy.
777	brak jakichkolwiek korzyści dla zwykłych ludzi, wielkie korzyści dla "elity"
778	brak korzyści, wydłużenie czasu dostępu do usług, mobilności
779	Żadnych
780	Żadnych.
781	NIE WIDZĘ
782	Brak
783	Żadnych. Zanieczyszczenie spowodowane jest a) zablokowaniem ciągów napowietrzających przez dziką deweloperkę (plany



l.p	Treść opinii
	urbanistyczne się kłaniają) b) ogólnie sporą ilością "trujących" źródeł ciepła w mieście i w okolicach.
784	Żadnych
785	Nie widzę żadnej korzyści wprowadzenia strefy.
786	Żadne dla społeczeństwa, duże dla producentów aut i kasy miasta
787	Korzyści? Ok, jedyne co to czyste powietrze. A minusy? Protesty ludzi, aktualnie akuta używane są najdroższe i ludzi nie stać by wymienić ich na nową normę Euro. Jakby tak było to już dawno mielibyśmy eko miasto
788	Korzyści z tego typu działań są tak naprawdę tylko pozorne. Wprowadzanie tego typu zmian w Polskich miastach ma znikomy wpływ na globalne zanieczyszczanie środowiska generowane przez Stany Zjednoczone i Chiny. Korzyści są niewspółmierne do utrudnień i komplikacji z nich płynących
789	Nie widzę korzyści z wprowadzenia strefy w żadnym kształcie. Obecny stan komunikacji miejskiej, dróg, miejsc parkingowych nie pozwala na alternatywny i sprawny sposób dostania się do centrum miasta. Dużo bardziej szkodliwe jest wyprzedawanie każdego wolnego kawałka ziemi deweloperom, którzy zabetonowują centrum miasta. Brak jakiegokolwiek kontroli nad stawianymi budynkami powoduje, że korytarze powietrzne, które miały oczyszczać centrum już praktycznie nie istnieją. Obecna inicjatywa z nasadzeniem drzew to za mało. Jedno drzewo nie pokona masy betonu wylewanej na każdym najmniejszym skrawku trawy. Plac nowy targ to idealny przykład braku pomysłu i myślenia przyszłościowego. Ogromny miejsce w centrum miasta zalany betonem. W jakim celu? Nie wygląda przez to lepiej. Nie widziałem również, aby mieszkańcy w upalne dni chętnie przebywali na ławkach, które są wystawione na ogromne słońce.



l.p	Treść opinii
	<p>Dodatkowo - rocznik auta nie ma wpływu na ilość wyrzucanych spalin. To zaniedbania w naprawach są ich powodem. Nieustające korki również mają ogromny wpływ na ilość spalin w powietrzu. Miasto nie jest gotowe na taką rewolucję. Wykluczenie posiadaczy aut z silnikiem diesla niczego nie zmieni.</p> <p>Mam za to dodatkowe pytanie - co z mieszkańcami, których nie stać na zmianę auta lub co z mieszkańcami, którzy będą mieszkać poza strefą, ale będą musieli chorzy jechać do lekarza, który ma gabinet w strefie? Mają wybrać MPK (licząc na to, że się nie spóźni lub nie zepsuje po drodze) czy taxi - a tym samym narażać innych mieszkańców na zarażenie się?</p>
790	Żadnych. Rozliczymy obecnego prezydenta miasta i obecna władzę samorządową w najbliższych wyborach samorządowych!
791	Nie widzę żadnych korzyści. Zwykle utrudnianie życia codziennego.
792	Nie widzę żadnych korzyści. Kolejne ograniczenie, które tylko utrudni życie.
793	<p>Niewielkie, prawdziwy problem to ogrzewanie domów materiałami do tego nie przeznaczonymi.</p> <p>Nie chcę żeby ktoś mi nakazywał zmieniać samochód po to aby uzyskać nikły wpływ na jakość powietrza we Wrocławiu.</p>
794	Wariant 2 jest zbyt rozległy. Wariant 1 ok. Wrocław nie jest komunikacyjnie przygotowany na tak dużą strefę
795	zmniejszenie ilości starych zatrauwających samochodów (głównie dieseli) i tym samym przyjemniejsza jazda samochodem ale również rowerem czy komunikacja miejska. jka dla mnie same korzyści :)
796	Ze wszystkich stref powinny być wyłączone skutery i motocykle.
797	BRAK korzyści by mogła być w przypadku ograniczenia emisji zanieczyszczeń z systemu ogrzewania mieszkań węglem!!! skala zanieczyszczenia środowiska samochodami 9 razy mniejsza!



I.p	Treść opinii
798	Zadne
799	Żadnych. Ten pomysł to skandal
800	żadne
801	Nie widzę korzyści
802	Żadnych korzyści nie widzę, za to same utrudnienia.
803	Żadnych! Jeżeli nie liczyć wyciągania pieniędzy z kieszeni podatnika to jest to głupota w najczystszej postaci
804	Nie widzę korzyści, to bardzo zła decyzja
805	Żadnych
806	Żadne, to absolutnie nie pomaga, chyba już na szczęście coraz więcej ludzi widzi wierutne kłamstwo globalistów nt. CO2, i nie tylko w tym temacie. Ludzie mądrzy, a nie ma ich tak mało w tym kraju nie dają się dalej oszukiwać. Nie ma naszej zgody na Wasze koszarne działania!!!!!!!!!!
807	Nie widzę korzyści. W związku z wprowadzoną strefą ludzie ubodzy, czy też turyści dysponujący starszymi samochodami, których nie stać na ich wymianę będą mieli utrudniony dojazd do centrum miasta, a co za tym idzie pojawią się trudności w korzystaniu przez takie osoby z atrakcji turystycznych. Komunikacja zbiorowa nie jest obecnie w stanie konkurować z samochodami.
808	Żadnych. Badania jakie są przedstawiane nie są przekonujące.
809	nie widzę
810	Czystsze powietrze, mniej korków - powinniśmy rozważyć wariant II, wariant I jest zbyt zachowawczy, a wariant III zbyt obszerny
811	Mniejszy ruch oraz spadek wartości handlowej starszych pojazdów
812	Nie widzę żadnych korzyści. Ten projekt jest marnowaniem pieniędzy podatników, bo nikt o zdrowych zmysłach nie używa na co dzień pojazdu który ma ponad 26 lat... A prawdziwi fani motoryzacji ponad



l.p	Treść opinii
	25-letnie pojazdy (czy to samochody, autobusy, czy motocykle) rejestrują jako pojazdy zabytkowe, które i tak będą mogły poruszać się po strefie. Brakuje odpowiedzi na pytanie - ile będzie kosztować wjazd do strefy czystego transportu?
813	Nie widzę korzyści, same utrudnienia dla mieszkańców, których podatków opłacane są właśnie remonty i wydarzenia w centrum miasta. Do tego podatki w benzynie za, które płacą użytkownicy samochodów spalinowych.
814	Poprawa jakości powietrza.
815	żadnych, skandalem jest to, że nie ma wyboru aby wogóle odrzucić ten projekt
816	Żadnych
817	Nie widzę korzyści. W niczym to nie pomoże a spowoduje większe korki i utrudnienia w dostępie do „stref”
818	Korzyści brak, jak już od dawna wiadomo, więcej szkodliwych substancji dla naszego organizmu wydobywa się ze ścierania opon i nawierzchni aniżeli z rury wydechowej samochodu z silnikiem spalinowym.
819	Zmiana wizerunku miasta w taki sposób, że na ulicach nie będzie widać starych samochodów a jedynie nowe. Jako że zmiana dotyczy tylko 5% samochodów to nie widzę pozytywnego zysku dla środowiska
820	Nie widzę korzyści. Brak badań, które potwierdzają korzyści. To kolejne uderzenie w posiadaczy starszych samochodów. Nie jesteśmy bogatym społeczeństwem, jak np. Niemcy. Moim zdaniem te plany trzeba odłożyć o jakieś 10 lat.
821	Szczepnie to nie widzę żadnych korzyści dla obywateli, gdyż poprawę jakości powietrza powinno realizować się poprzez zachęcanie do



l.p	Treść opinii
	podróżowanie zbiorową komunikacją miejską a nie ograniczeniami i zakazami.
822	Nie widzę żadnych korzyści z proponowanych wariantów. Zmiany są zbyt gwałtowne i wprowadzone zbyt szybko. Powinny być rozłożone na 20 lat a nie 2. Ludzię muszą mieć czas i pieniądze by przyzwycząić do zmian. Zmiany nie wpłyną na zanieczyszczenie powietrza.
823	Przede wszystkim ograniczenie ruchu pojazdów znacząco zanieczyszczających powietrze, którym codziennie oddycham. Być może również nastąpi tutaj zmiana przyzwyczajęń transportowych, która jest bardzo ważna w nowoczesnym mieście na miarę XXI wieku.
824	Ja jako mieszkaniec Wrocławia nie widzę żadnych korzyści. Gdyż każdą wolną przestrzeń w zaznaczonych obszarach a tym bardziej w centrum miasto woli zabetonować, co powoduję latem upał nie dozniesienia. Więcej drzew i terenów zielonych zamianst betonowych skwerów. Kolejna sprawa zwężanie dróg/ulic pod ścieżki rowerowe, które tak naprawdę wykorzystywana są czesto tylko przez pare miesięcy w roku w sezonie wiosenno letnim a pozostałe to tylko sporadyczna ilość rowerzystów po ich jeździ.
825	Nie widzę szczególnych korzyści. Mieszkam w centrum przy pl Grunwaldzkim i w lecie nie ma problemu ze smogiem. Zanieczyszczenie powietrza które jest głównie problemem w zimie pochodzi z pieców opalanych węglem (i Bóg wie czym).
826	żadnych
827	Wrocław ma co roku duży problem ze smogiem, więc myślę, że warto coś z tym zrobić w trosce o jakość powietrza w mieście. To zdecydowana korzyść tego projektu. Dodatkowo myślę, że może to zmniejszyć poziom hałasu w mieście i promować używanie bardziej zrównoważonego transportu publicznego. Dobrze, gdyby wprowadzenia tego projektu szło w parze właśnie z



l.p	Treść opinii
	rozbudowywaniem infrastruktury transportu zbiorowego oraz zwiększaniem częstotliwości przejazdów autobusowych i kolejowych. Jestem zwolenniczką wariantu III, obejmującego 15% powierzchni miasta, jednak z wprowadzeniem zrównoważonego planu. Myślę, że może to wzbudzić większe zrozumienie społeczne, a mieszkańcy centrum miasta nie będą się czuli poszkodowani i napiętnowani tak niewielkim obszarem (jak w wariacie II czy I).
828	Nie wiem
829	BRAK KORZYŚCI
830	nie widzę
831	Brak. Wykluczy to motoryzacyjnie osoby najbiedniejsze. Zmniejszy rentowność sklepów wyspecjalizowanych na rzecz zakupów Internetowych (godzina w mpk vs 15 minut samochodem vs kliknięcie w link). Zmniejszy łatwy dostęp do usług i służby zdrowia dla osób starszych, które często posiadają takie samochody. Wykluczy osoby dotknięte chorobami takimi jak: fobia społeczna, nerwica lękowa, depresja - które nie mają orzeczenia o niepełnosprawności a samochód to ich jedyne okno na świat.
832	Mniej smogu, być może mniejszy ruch
833	Protestuje to wykluczenie komunikacyjne mieszkańców peryferii
834	czyste powietrze
835	Żadnych



l.p	Treść opinii
836	<p>Poprawa jakości powietrza: Wprowadzenie SCT ogranicza ruch starszych, bardziej zanieczyszczających pojazdów, co prowadzi do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak pyły zawieszone PM10 i PM2.5, tlenki azotu (NOx) oraz dwutlenek siarki (SO2).</p> <p>Zdrowie publiczne: Lepsza jakość powietrza przyczynia się do poprawy zdrowia mieszkańców, zmniejszenia liczby przypadków chorób układu oddechowego, sercowo-naczyniowego i alergii. W efekcie może to prowadzić do niższych kosztów opieki zdrowotnej.</p> <p>Zachęta do zmiany środków transportu: Rygorystyczne ograniczenia wjazdu do strefy mogą zachęcić mieszkańców i użytkowników do przesiadki na bardziej ekologiczne środki transportu, takie jak rowery, transport publiczny, pojazdy elektryczne czy carpooling.</p> <p>Zmniejszenie hałasu: Ograniczenie ruchu pojazdów w strefie przyczynia się do zmniejszenia hałasu, co z kolei poprawia komfort życia mieszkańców.</p> <p>Poprawa wizerunku miasta: Wdrożenie SCT w najbardziej rygorystycznych wariantach pozwoli Wrocławiu dołączyć do grona europejskich miast dbających o środowisko i zdrowie swoich mieszkańców. Może to przyciągnąć turystów i inwestorów, którzy poszukują zrównoważonych miejsc do życia i prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej: Ograniczenie ruchu samochodowego może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznych, poprawy jakości życia w centrum miasta oraz promowania kultury spacerowania i korzystania z rowerów.</p> <p>Wsparcie dla lokalnej gospodarki: Wprowadzenie SCT może przyczynić się do wzrostu popytu na usługi związane z ekologicznym transportem, takie jak stacje ładowania pojazdów elektrycznych, rowery miejskie czy usługi car-sharingu.</p>



I.p	Treść opinii
837	Żadne.
838	Żadnych
839	Mniejsze korki
840	Nie widze
841	Kto mi da na nowy samochód? 80% nowych samochodów w jakości wykonania odbiegają od tych z lat 2000....
842	Niestety nie widzę żadnych po iewaz auta elektryczne przez swoją masę zanieczyszczaja środowisko w takim samym stopniu co z napędem spalinowym , jedynym sposobem na ograniczenie zanieczyszczenia miasta jest dokładne usuwanie pyłów zjezdni i chodników za pomocą polewaczek (woda)
843	Żadnych, to dobrowolne wywłaszczenie (uniemożliwienie posiadania samochodów ludziom mniej zamożnym, których nie stać na elektryka) mieszkańców i naruszenie praw konstytucyjnych
844	Nie widzę korzyści, reszta Europy odbiega od tego pomysłu.
845	Zadnych
846	żadne
847	Narazie miasto chce ograniczać a minimum daje w zamian. Korzyści nie widzę jedynie kolejne z wielu ograniczenie. Niech eksperci spróbują dostać się z jednego końca miasta w drugi komunikacją miejską. Kilka przesiadek, zmarnowany czas na przystankach w oczekiwaniu na kolejny środek transportu.
848	Sądzę, że będzie więcej negatywów niż pozytywów, ludzie nie pozbędą się swoich pojazdów, będą "objeżdżali SCT" generując kumulację spalin w innych rejonach, chroniąc wyznaczoną część przyczyniamy się do dewastacji innych części miasta.



l.p	Treść opinii
849	Właściciele luksusowych aut będą mieć wygodniejszy dojazd do pracy
850	Zapewne mniejsza ilość NOx'ów.
851	Poprawa jakości powietrza w "najmniej przewiewnych" częściach miasta, gdzie kumulacja ruchu jest największa. Jako efekt uboczny również zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego i poprawa atrakcyjności komunikacji zbiorowej.
852	Zadne
853	Brak korzyści
854	Nie widzę korzyści
855	Widzę więcej minusów niż korzyści.
856	Umiarkowane zmniejszenie zanieczyszczeń = czystsze powietrze = lepsze zdrowie mieszkańców = ogólnie: wyższy (przyjemniejszy) poziom życia także w mieście. Choć o wiele lepiej byłoby w kształcie Obszar III większy, wariant III ambitny.
857	widzę więcej strat niż korzyści - jestem przeciwny tej strefie w jakimkolwiek zakresie, bo biedniejsi ludzie będą musieli zrezygnować z samochodów
858	Brak
859	Zmniejszenie emisji spalin
860	Żadnych. Strefa czystego transportu ma niewspółmierne koszty gospodarcze i ograniczające komfort życia mieszkańców względem rzekomych korzyści. Stare samochody i tak znikną z ulic. Wymuszanie tej operacji doprowadzi do zubożenia mieszkańców i obniżenia atrakcyjności Wrocławia jako miejsca przyjaznego inwestycjom.



l.p	Treść opinii
861	<p>Niewielkie. Jaki będzie koszt wprowadzenia i egzekwowania strefy ? W raporcie wskazano na redukcję zanieczyszczenia w przypadku eliminacji najstarszych aut. Przy jakich założeniach ? Czy przyjęto że starsze samochody nie zostaną zastąpione nowymi ?</p> <p>Jakie będą środki na wsparcie alternatyw do ruchu samochodowego ?</p> <p>Czy miasto analizuje potrzeby komunikacyjne mieszkańców i przyjezdnych ? Co z dojazdami z obrzeży miasta ? Chodzi o to żeby transport zbiorowy stał się realną alternatywą i nie było potrzeby korzystać z samochodu. W tej chwili mój czas dojazdu do pracy komunikacją miejską to około 1h i 30 minut a samochodem odwożąc całą rodzinę potrzebuję około 50 minut. Na dodatek tramwaj na trasie którą się poruszam jest w godzinach szczytu przepełniony a autobus kursuje w szczycie raz na 30 minut. Uważam że większy efekt przyniesie stworzenie takich warunków żeby ludzie chcieli korzystać z komunikacji miejskiej jako tańszej, niezawodnej, niewiele wolniejszej niż auto i wygodniejszej formie poruszania. Wtedy istnieje szansa na całościowe faktyczne zmniejszenie ruchu samochodowego w obrębie całego miasta.</p> <p>Czemu naklejka na auto ma informację o dacie produkcji i rodzaju paliwa a nie o normie emisji jaką spełnia auto ? Jak będzie weryfikowana ta informacja i czy nie komplikuje to dodatkowo egzekwowania ? Różni producenci stosowali normę w różnym terminie - niektóre auta spełniają normę wyższą niż była wymagana w chwili produkcji !</p>
862	Nie widzę żadnych korzyści.
863	Żadnych. Tylko przesunięcie korków w inne obszary miasta i utrudnienie kierowcom poruszania się. Ewentualna korzyść to ostatni "gwóźdź" do decyzji o wyprowadzce z Wrocławia.



l.p	Treść opinii
864	A kiedy miasto wprowadzi zakaz spalania paliw stałych do ogrzewania jak Kraków?
865	Jako ekspert praktyk wrocławski proponuję pozbyć się takich "ekspertów"
866	<p>Żadne, są to tylko utrudnienia w poruszaniu się po mieście i funkcjonowaniu w nim. Spartoliliście transport publiczny to chociaż zostawcie w spokoju prywatny!!! To godzi w wolność człowieka i nie macie prawa decydować o tym w jaki sposób mam poruszać się po mieście. Nie mam na swoim osiedlu- Brochów chociaż by ścieżki rowerowej czy chodnika!! Czy Wy w ogóle zdajecie sobie sprawę z tego że w cywilizacji czegoś takiego brakuje?! Jak mam inaczej się tutaj dostać skoro autobusów praktycznie nie ma, szczególnie nocnych gdy np. pracuje się w nocy. Ta rewolucja jest nikomu niepotrzebna co więcej szkodliwa!</p>
867	<p>Widzę brak korzyści, jeżeli popatrzą Państwo holistycznie stare samochody są bardziej ekologiczne od nowych. Dlaczego? Ponieważ przy produkcji samochodu wytwarza się więcej CO₂. Do tego najwięcej szkodliwych substancji wydobywa się z opon i klocków hamulcowych. Im lżejsze auto, im mniejsze ma opony tym jest bardziej ekologiczne.</p> <p>Do tego transport zbiorowy we Wrocławiu jest drogi i słabej jakości. Popatrzmy np na stale rozwijające się osiedla na zachodzie miasta od centrum oddalone są około 13 kilometrów, Stabłowice, Pracze, Maślice czy Marszowice. Brak metra, tramwaju czy możliwości podróżowania na urban kartę pociągiem... Działania są pozorowane, modne natomiast z ekologią mają mało wspólnego. Idą w sukurs dla koncernów które na pseudo ekologię zarabiają ogromne pieniądze.</p>



l.p	Treść opinii
868	Brak, zamiast tego problemy niejasności i zamieszanie. Należy poprawić kontrole nad pojazdami nie limitować wjazd do stref. Niemcy już się z tematu wycofują
869	Niestety nie widzę żadnych korzyści. Ruch samochodów w tych obszarach wcale nie bierze największego udziału w generowaniu smogu w mieście.
870	<p>Żadnych, mówimy o strefie czystego transportu, a w centrum miasta mamy elektrociepłownię węglową... samochody stoją w korkach bo ktoś zapomniał o tym, że silnik spalinowy/diesla na biegu jałowym najbardziej zanieczyszcza środowisko, miasto nie dba o polewanie ulic i usuwanie pyłu z opon itp. Pamiętam czasy Covidu(dokładnie lockdown), gdy ruch samochodowy spadł prawie do zera, a smog nadal był! Niemcy budując miasta dbali o odpowiednią naturalną wentylację miast, jest rok 2023, a my budujemy cokolwiek gdziekolwiek... a gdzie roślinność, kilka drzew z WBO nie wystarczy! Czemu ośrodki biurowe nie są budowane na obrzeżach miast - gdzie po przez sieć dróg/obwodnic dojazd dla pracowników był by ułatwiony. Sama strefa nic nie zmieni do puki ktoś nie uświadomi sobie, że całość organizacji ruchu samochodowego w mieście leży, w latach 90 były zielone fale, jadąc od placu Jana Pawła 2 można było w kilka/kilkanaście minut przedostać na Bielany czy do Leśnicy, a dziś nawet w nocy! Na każdym skrzyżowaniu czerwone! co za absurd! zamiast opuścić centrum sprawnie jak najmniej stojąc w korkach, trujesz je jeszcze bardziej! likwidacja lewo-skrętów aby było ekologicznie? - lepiej objechać 4 dodatkowe ulice i wydłużyć moment pobytu w centrum! ...całe szczęście, że lada moment opuszczę to miasto i wyprowadzę się w okolice obornik śląskich, gdzie będę spał spokojnie i nie denerwowałam się kolejnym cud pomysłem który jest niczym innym jak czystym interesem! Jednocześnie współczuje bardzo</p>



l.p	Treść opinii
	mojej córce która ma obecnie 8 Lat i będzie musiała się w przyszłości mierzyć z "efektami" tych cudownych ekologicznych pomysłów uwzględniając samochody elektryczne - absurd w przypadku konfliktów zbrojnych, powodzi i innego rodzaju kataklizmów...
871	Żadnych.
872	Bardzo niewielkie ograniczenie zanieczyszczeń
873	Żadnych, widzę tylko groźbę wykluczenia obywateli z dostępu do dobrodziejstw kultury oraz edukacji. Główne działania na tym polu odbywają się w centrum Wrocławia.
874	Żadnych korzyści.
875	Żadnych
876	Pozytywny
877	Korzyści dla producentów aut elektrycznych i nowych aut spalinowych, którzy zyskają po przymuszeniu osób prywatnych oraz firm do wymiany często sprawnych samochodów na nowo wyprodukowane lub używane młodsze. Są również korzyści dla rządu polskiego, który dzięki wprowadzeniu SCT w polskich miastach uzyska środki z puli KPO.
878	Nie widzę żadnych
879	Żadnych
880	nie widzę korzyści
881	Nie widzę żadnych korzyści - ludzi nie stać na wymianę samochodów na nowsze modele.
882	czystsze powietrze
883	żadne
884	Nie widze korzyści, widzę za to wiele negatywów dla biedniejszych mieszkańców tych okolic



I.p	Treść opinii
885	Dajcie już kurwa spokój z utrudnianiem życia kierowcom.
886	żadne
887	Lepsze powietrze, mniejszy ruch, potencjalne chociaż częściowa wymiana najstarszych aut
888	Przerzucenie zanieczyszczeń na zakorkowane już obrzeża miasta
889	Niestety nie widzę. Przy zbyt powolnej i niepunktualnej komunikacji miejskiej przyniesie to jedynie problemy komunikacyjne. Ponadto głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest spalanie paliw niskiej jakości w tzw. kopciuchach. To powinno być główne zagadnienie do przeanalizowania, aby realnie poprawić jakość powietrza w naszym mieście. Gdy ten temat zostanie rozwiązany, a komunikacja miejska będzie zdolna do szybkiego transportu mieszkańców na większe odległości (z jednego końca miasta na drugi), wtedy można rozważyć wprowadzanie realnych ograniczeń w ruchu kołowym w centrum miasta.
890	brak
891	Żadne
892	Mniejsze korki.
893	żadne, auta spalinowe starszych pojazdów często mają lepsze silniki niż nowsze, poza tym zanieczyszczenie nie pochodzi głównie z samochodów
894	Nie widzę
895	Żadne
896	Dlaczego tylko w centrum i dlaczego służby rządowe, drogowe itp. mogą wjechać? Co to za wybiórczość
897	Brak utrudnianie poruszania się po mieście
898	Żadnych



I.p	Treść opinii
899	Korzyści? Kwestia dla kogo? Bo mieszkańców zamieszkujących strefe II czyli stare kamienice nie jednokrotnie nie będzie stać na zmianę auta na młodszy rocznik
900	Czystsze powietrze, mniej starych aut w mieście
901	Żadne.
902	Bardzo słabo
903	Żadne, nie ma w słowniku na tyle obelżywych słów, żeby określić poziom zidiocenia władzy
904	Wykluczenie komunikacyjne bardzo dużej społeczności
905	nie ma żadnych korzyści
906	Brak
907	Żadnych. Chcą tylko ograniczyć wolność ludzi.
908	Żadnych korzyści dla mieszkańców, "prezydent" jego przydupasy i jego goście też nie będą mogli jeździć czy tylko Kowalskiego i Nowaka to będzie dotyczyło ?
909	Żadnych korzyści. Utrudnienie w poruszaniu i ograniczenie swobodnego przemieszczania ,które zapewnia konstytucja.
910	Uporajcie się najpierw z piecami kopciuchami.
911	Brak korzyści. Projekt ten ma na celu wykluczenie najbiedniejszych.
912	Brak
913	Żadne poza utrudnieniem życia zwykłym ludziom
914	Na pewno zmniejszenie emisji toksycznych substancji i nieznaczne zmniejszenie ruchu drogowego.
915	Nie ma takich korzyści
916	Łatwiej o miejsce parkingowe w centrum, tak, to sarkazm.



l.p	Treść opinii
917	Slepe podazanie za eko-modą, bez zważania na potrzeby mieszkancow i sytuacje socjoekonomiczna (samochod jak konsumpcyjne dobro powszechne dopiero od niedawna w Polsce).
918	Niewielkie. Mało kogo stać na nowe auto, zwłaszcza, że drożeją. Auta nie są głównymi winowajcami podwyższonych poziomów stężeń pyłów w powietrzu, są nimi „kopciuchy” i złej jakości opał, co widać wyraźnie gdy tylko zaczynają się przymrozki - powietrze śmierdzi a poziomy zanieczyszczeń rosną. Latem auta jeżdżą, a problemów z powietrzem nie ma.
919	Widzę same szkody. "Ekspertom" ewidentnie brak doświadczenia i wiedzy. Jedynym wariantem jest wariant 1 ale ograniczony do wersji uwzględniającej przejazd ul. Kazimierza Wielkiego, nowy świat, Grodzka czyli rynek i okolice.
920	Brak
921	Zadnych
922	Żadnych.
923	<p>Nie widzę korzyści tutaj żadnych,z tego względu że jak był covid i ludzie siedzieli w domach to smog jak był tak był.To raczej nie jest wina pojazdów.A z drugiej strony unia i Europa nakłada na czystość powietrza,a inne kraju z poza Europy to mają inne powietrze,ono nie miesza się</p> <p>Absurdem jest to że w ogóle ktoś pomyślał o tym,wystarczy że są utrudnienia dla kierowców przez bus pasy.Dajcie ludziom normalnie żyć,a nie ciągłe zakazy</p> <p>A jeszcze z innej strony to pomyślcie nie o sobie,ale o innych czy ktoś kto zarabia najniższą krajową i do tego ma jakiś kredyt,a auto jest mu niezbędne to czy takiego szaraka będzie stać aby kupić auto według norm,absurd.</p>



l.p	Treść opinii
	Do 2035r jest już prawie blisko,dajcie żyć,są ważniejsze sprawy we Wrocku
924	Żadne
925	Jestem całkowicie przeciwny wprowadzeniu tego typu ograniczeń, które odetną mniej zamożnych ludzi od możliwości korzystania z własnych samochodów. Samochody nie są wieczne i tak z czasem nastąpi wymiana starszych egzemplarzy. Nie powinno być to wymuszane w taki sposób.
926	Nie widzę żadnych korzyści. Za emisję oraz powstawanie smogu odpowiada spalanie paliw stałych w piecach, a nie transport. Jest to doskonale widoczne w postaci różnicy w jakości powietrza między okresem letnim i zimowym. Żadna "strefa czystego transportu" niczego nie zmieni w tym zakresie, a spowoduje utrudnienia transportowe dla wielu mieszkańców Wrocławia. SCT to całkowicie chybioby pomysł.
927	Żadne
928	Nie jeżdżę samochodem, a mpk. I Nie widzę żadnych korzyści. Na zachodzie się likwiduje strefy czystego transportu. Po co więc tworzyć takie w Polsce?
929	jeśli już trzebaby wprowadzać któryś wariant, to nr 1. Jako ochrona ścisłego centrum, które możnaby łatwo ominąć przemieszczając się po mieście. Wariant 2 już to mocno utrudnia
930	Nie widać żadnych korzyści ,dla mieszkańców ,z wprowadzenia jakichkolwiek stref zakazujących ruchu pojazdów mających określoną liczbę lat
931	Dla koncernów produkujących nowe samochody!
932	Żadnych



l.p	Treść opinii
933	Nie powinniśmy wprowadzać stref w żadnej postaci, mamy takie a nie inne czasy, społeczeństwo ubożeje przez inflacje co jeszcze chwilę potrwa, doprowadzi to do ograniczenia mobilności znacznej grupy osób.
934	Ograniczenie wolności wyboru
935	Tylko jedno pytanie to jak jest to takie pro eko to czemu Niemcy się już z tego wycofują i co ma zrobić ten którego nie stać na nowe auto a często jest tak że ten stary diesel truje mniej od jakiegoś nowego czegoś
936	Jakość powietrza we Wrocławiu jest najgłówniejszą korzyścią.
937	Trudno nazwać to propozycja ekspertów, skoro pod uwagę nie bierze się normy euro z jaką został samochód homologowany, tylko rok produkcji danego aut(producenci najczęściej wcześniej spełniali normy emisji czystości spalin, zanim norma była obowiązkowa). Oczywiście jestem za jak najmniejszą strefą "czystego powietrza " gdyż transport odpowiada zaledwie za 15% zanieczyszczenia. Powinniśmy skupić się na wymianie ogrzewania na bardziej ekologiczne, oraz zaprzestać zabudowy stref odpowiedzialnych za przewietrzanie miasta. Kolejny temat to fakt że za 25% zanieczyszczeń w naszym mieście odpowiadają sąsiednie miejscowości. Dobrym przykładem jest niemiecka praktyka , gdzie możemy swój starszy samochód wyposażyć w bardziej efektywny katalizator i podnieść tym samym czystość spalin, a co za tym idzie móc wjechać do strefy.
938	Brak korzyści bez względu na zakres proponowanych stref. Trzeba zacząć sadzić dużo drzew w ścisłym centrum oraz zmniejszyć szerokość ulic. Początek nowych nasadzeń powinien być w ramach zwężania ulicy Kazimierza Wielkiego oraz dróg dojazdowych np. ulicą Ruska od placu Jana Pawła II.



l.p	Treść opinii
939	Żadnych.
940	Zależy dla kogo te korzyści mają być. Właściciele samochodów żadnych korzyści nie będą mieli. Skorzystają może trochę producenci nowych samochodów. A powietrze we Wrocławiu będzie śmierdzące tak jak było.
941	Poprawa jakości życia i zdrowia mieszkańców, mniej pojazdów w mieście. Strefa powinna być jak największa, aby poczucie wjazdu do strefy oraz prawdopodobieństwa bycia złapanym na gorącym uczynku było dostrzeżone przez kierowców pojazdów wykluczonych.
942	nie widzę żadnych korzyści, inne miasta zachodnie na przykład w Niemczech wycofują się z pomysłów stref czystego transportu, taka strefa doprowadzi we Wrocławiu do wykluczenia transportowego
943	<p>Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!</p> <p>To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza!</p>



l.p	Treść opinii
	Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
944	Zwiększenie czystości powietrza
945	żadnych
946	Brak korzyści.
947	Wariant 1 - teren rynku powinien być odgrodzony od większości ruchu samochodowego, na jego granicach jest dużo możliwości pozostawienia samochodu i zmiany środka transportu/pieszego przejścia do celu. Jest to też jeden z najpopularniejszych punktów turystycznych, przez co ograniczenie niskiej emisji wpłynęłoby pozytywnie na odbiór miasta.
948	Miasto znowu chce nabić sobie budżet. Jak to z każdymi opłatami, jeśli wejdą to z czasem będą rosnąć. Kategorycznie się sprzeciwiam.
949	Nie widzę korzyści
950	żadne
951	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie



l.p	Treść opinii
	mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!
952	Mniejszy ruch
953	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!
954	Żadnych
955	Popieram wariant II - zrównoważony, przy ograniczeniu do strefy II; z wariantu ostrożnego nic nie wynika. Jednak wymaga to również rzeczywistego POLEPSZENIA komunikacji miejskiej, a obecnie wprowadzane zmiany niestety tego nie gwarantują. Poza tym - macie miejsca na parkowanie samochodów niespełniających kryteriów?
956	Zmiana jakości powietrza w centrum miasta, zmniejszenie emisji spalin przez nie emitowane, promowanie kolei dla pasażerów jadących



l.p	Treść opinii
	z sąsiednich powiatów, która będzie motywowana utrudnieniami ruchu w centrum miasta
957	Nie widzę, codziennie przejeżdżam przez Wrocław do pracy o różnych porach i aut nie spełniających normy jest mało, tak jak państwo pisali około 5%
958	żadnych
959	Nie ma.
960	Żadnych, zdecydowanie żadnych
961	Nie widzę żadnych. To zły pomysł, oparty na fałszywych przesłankach.
962	Żadnych
963	Widzę negatywne skutki wprowadzania strefy. Jestem stanowczo przeciwny jej wprowadzaniu.
964	Żadnych
965	Strefa wyłącznie w 1 wariantcie.
966	żadnych
967	Ograniczanie wjazdu samochodów spowoduje przeniesienie się życia mieszkańców na obrzeża miasta. Ograniczenie walorów miasta dla osób starszych i z ograniczoną mobilnością. Mam starszą ciocię 85 letnią, nie mając możliwości zaparkowania w pobliżu rynku nie miałam możliwości zabrać ja na Jarmark Świąteczny . Teoretyczne korzyści w dłuższej perspektywie zmieniają strukturę miasta. W praktyce spowoduje to przeniesienie usług i życia w odleglejsze dzielnice od centrum. Korzyści mogą w dalszej perspektywie przynieść więcej strat.
968	Korzyści nie widzę żadnych. Bez rozbudowanej komunikacji miejskiej, przede wszystkim szybkiej i bez konieczności dziesięciu przesiadek takie pomysły nie mają sensu. Dodatkowo żeby omijać centrum powinny być odpowiednie drogi, które umożliwią szybkie ominięcie



l.p	Treść opinii
	centrum a nie stanie i smrodzenie w korkach. Jest to dodatkowe wykluczenie dla osób uboższych, których nie stać na to, żeby co kilka lat wymieniać auto, kiedy normy zaczną się zmieniać.
969	Nie widzę korzyści we wprowadzeniu takiej strefy. Widzę za to bardzo duże skutki negatywne: drastyczny wzrost cen usług wymagających dojazdu do klienta, koszty transportu, utrudnienie w dostępie do komunikacji prywatnej. A nic w zamian.
970	Utrudnienie życia mieszkańcom bez rzeczywistej poprawy jakości powietrza - zachodnie miasta które testowały zakaz aktualnie wycofują się z niego ponieważ nie przyniósł oczekiwanych rezultatów.
971	Więcej miejsca na odpoczynek i przemieszczanie się pieszo i rowerem.
972	Najważniejszą korzyścią jest oczywiście zmniejszenie smogu samochodowego, który truje wszystkich mieszkańców niezależnie od tego czy jest się kierowcą czy też nie. Dodatkowo zmniejszenie natężenia ruchu jak i miejsca zajmowanego przez zaparkowane pojazdy. Mniejszy ruch to także mniej zanieczyszczeń dźwiękowych.
973	Ograniczenie korków, hałasu i smogu. Regulacja ruchu aut, które zatruwają powietrze.
974	Żadne, bo emisja spalin przez samochody ma pomijalny wpływ na środowisko.
975	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest



l.p	Treść opinii
	testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!
976	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
977	Żadne. SCT nie powinna powstać, należy wprowadzić zakaz wjazdu prywatnych pojazdów silnikowych (również elektrycznych) do ścisłego centrum.
978	Brak
979	nie widzę
980	Zamknijcie całe miasto do granic. Uratujemy planetę. Najpierw zakorkowano, później pomierzono i zapadł wyrok. A jak powietrze się nie poprawi to zakaz cofną? Korzyści żadnych.
981	Zadnych
982	Korzyści byłyby minimalne - przedstawione statystyki "poprawy" jakości powietrza są tendencyjne. Obniżenie zanieczyszczenia powietrza powstałego z silników spalinowych nie wpłynie znacząco na poziom całkowitego zanieczyszczenia, które jedynie w 15% wynika z transportu. Ponadto - kryterium wjazdu do straży nie powinien być rocznik a spełnienia normy EURO! Przecież chyba to jest istota sprawy? Zanieczyszczenie faktyczne?



l.p	Treść opinii
983	Średnio widzę korzyści. Niemcy już licznie likwidują swoje strefy. Dlaczego? Ponieważ tak naprawdę tylko stare diesle są realnym zagrożeniem dla jakości powietrza i środowiska. Jeśli już, widzę sens wprowadzenia jedynie strefy I.
984	U nas nowości wprowadza się z opóźnieniem... może zobaczymy jakie doświadczenia mają nas Sąsiedzi z tymi strefami - Niemcy i Brytyjczycy już się z tego pomysłu wycofują! Po co My chcemy wchodzić w coś co nie zdało egzaminu gdzie indziej!!!!
985	Brak
986	Żadnych realnych dla poprawy jakości życia mieszkańców.
987	Nie widzę korzyści
988	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!



l.p	Treść opinii
989	Strefa czystego transportu to mrzonka. Większość ciągów komunikacyjnych na osi wschód - zachód przebiega przez centrum jak jadąc z Lotniska mam nie przejechać przez strefę kieując się do AWF.
990	Znikome. Dlaczego czyste powietrze należy się tylko mieszkańcom centrum miasta? To absurd! co ze szkołami? Co z osiedlami na peryferiach? Co z domami seniora itd.? Strefa ma być inkluzywną inicjatywą, nie bajerem pod publiczke!
991	Nie widzę korzyści, tro jest promowanie bogtych, może tylko usunięcie naprawde starych zdezelowanych samochodów? Ale mają badania techniczne . To co bogaci będą dalej mogli smrodzić tylko mniej ale jdnak , a biedniejsi z buta , no to gratuluję pomysłu.
992	Żadnych korzyści, ucierpią tylko ci mieszkańcy których nie stać na nowe "ekologiczne" samochody. Aby zmniejszyć ilość aut i zanieczyszczeń, trzeba rozwijać komunikację miejską i robić wszystko aby była tania i przyjazna mieszkańcom. W chwili obecnej większość pasażerów to osoby, które z racji wieku nie płacą za transport publiczny (uczniowie i emeryci). Jeśli więc transport publiczny będzie konkurencyjny, to ludzie sami zrezygnują z jazdy w korkach własnymi autami gdziekolwiek. Transport zbiorowy nie powinien być nastawiony na zyski finansowe tylko na ułatwienie życia mieszkańcom. Podnoszenie cen biletów, zakazy wjazdu do centrum, czy łupienie mieszkańców na powiększaniu stref płatnego parkowania nie rozwiąże problemu. Dajcie ludziom rozsądną alternatywę, a sami zobaczycie, że to działa.
993	Czystsze powietrze
994	Czystsze powietrze, mniejszy ruch samochodowy w centrum a tym samym większe bezpieczeństwo



I.p	Treść opinii
995	Mniej smogu w centrum
996	Żadne!. Wystarczy zakazać wjazdu do centrum mieszkańcom z okolicznych wiosek. Mogą dojechać do pracy komunikacją miejską.
997	Żadne albo śladowe - realna poprawa jakości powietrza w mieście wymaga eliminacji "kopciuchów" (nieprzypadkowo największe stężenie smogu jest notowane zimą).
998	Żadne
999	Korzyścią jest wykluczenie komunikacyjne większości społeczeństwa. Należy pamiętać o zatłoczonej, awaryjnej, niepunktualnej i słabo rozwiniętej komunikacji miejskiej oraz braku odpowiedniej ilości miejsc parkingowych w granicach stref
1000	Mniejszy ruch samochodów, mniej zastawionych wyjazdów i chodników, lepsza jakość powietrza.
1001	Nie widzę żadnych korzyści. Wprowadzane ograniczenia utrudniają tylko życie mieszkańcom.
1002	Nie widzę korzyści, jestem na NIE
1003	Żadne
1004	Jak udowodniła pandemia, bez żadnego ruchu aut, Wrocław również tonie w złym powietrzu. Pytanie jest tendencyjne, bo korzyści nie dostrzegam.
1005	Czystsze powietrze
1006	Czystsze powietrze Lepsze zagospodarowanie przestrzeni (mniej samochodów parkujących na chodniku itp) Zmniejszenie korków Większe wykorzystanie transportu publicznego



l.p	Treść opinii
1007	<p>Nie widzę żadnych korzyści, bo idąc na oślep za głupotą globalistów chcecie z nas zrobić niewolników.</p> <p>Niemcy już się wycofują z tego głupiego pomysłu!!!</p> <p>Coraz większa liczba niemieckich miast decyduje się na likwidację tzw. umweltzone, czyli stref czystego transportu. Do ich centrum bez najmniejszego problemu wjadą wkrótce spalinowe samochody pozbawione "plakietki ekologicznej". Dotyczy to również wszystkich starych pojazdów z silnikami Diesla.</p>
1008	Brak
1009	<p>Korzyści nie widzę żadnych.</p> <p>Tworzenie sztucznych barier dla mniej zamożnych mieszkańców.</p>
1010	Żadnych
1011	Żadnych, tak długo jak Wrocław nie ma pełnej obwodnicy i tak długo, jak nie da się przemieszczać pomiędzy dzielnicami bez konieczności przejazdu przez planowaną strefę.
1012	<p>Poprawa jakości powietrza na obszarach natężonego ruchu pojazdów.</p> <p>Zmniejszenie natężenia zanieczyszczenia dźwiękiem.</p>
1013	Strefa tylko w 1 wariantcie.
1014	Przegrana nadchodzących wyborów samorządowych przez obecne władze Wrocławia
1015	<p>Uważam, że tylko wariant I tzw. ostrożny jest dopuszczalny. W centrum miasta mieści się wiele instytucji oraz placówek medycznych, ograniczenie możliwości dojazdu do nich starszym pojazdom jest krzywdzące ponieważ zwłaszcza teraz w dobie kryzysu nie każdy może sobie pozwolić na zmianę auta.</p>
1016	Czystsze powietrze.
1017	nie widzę



I.p	Treść opinii
1018	Nie widzę korzyści
1019	nie widzę korzyści raczej utrudnienie życia mniej zamożnym mieszkańcom
1020	<p>Korzyści są takie, że można ludzi oswajać z odpowiedzialnością za wpływ transportu na środowisko. Natomiast proponowane strefy są zdecydowanie ZBYT MAŁO AMBITNE! Jestem za tym, by SCT obejmowało cały Wrocław, podobnie jak to się stało w Krakowie. Wrocław, obok Krakowa lideruje w rankingach najbardziej zanieczyszczonych miast, więc powinien również podjąć ambitne polityki antysmogowe.</p> <p>Potrzebna jest też stopniowa zmiana myślenia ludzi w kierunku ograniczania transportu indywidualnego. Należy nagłaśniać ogromną szkodliwość powszechności samochodów - większy smog, który wpływa na zdrowie i samopoczucie nas wszystkich przyczyniając się do chorób a nawet zgonów, ale też korki i związany z nimi stres, strata czasu, obciążanie finansowe za paliwo i utrzymanie aut, wspieranie ropy od Putina itd..</p>
1021	Nie widzę żadnych korzyści
1022	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści!
1023	<p>Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest</p>



l.p	Treść opinii
	testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!
1024	Nie widzę żadnych korzyści
1025	Poprawa jakości powietrza, zmniejszenie natężenia ruchu
1026	Nie widzę żadnych.
1027	niewielkie
1028	<p>Odpowiedz 1: Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!</p> <p>Odpowiedz 2: To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do</p>



l.p	Treść opinii
	zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
1029	Nie widze zadnego korzysci.
1030	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref nawet w Niemczech, działających od wielu lat nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!
1031	Tylko wariant I ma korzysci.
1032	żadne, poza utrudnieniami dla kierowców.
1033	Zmniejszenie ruchu w oznaczonych obszarach
1034	Nie widzę korzyści
1035	Brak korzyści.
1036	Żadnych
1037	Żadnych
1038	Duze



l.p	Treść opinii
1039	<p>Zgadzam się z ta opinia</p> <p>„ Raport i propozycje stref przygotowało stowarzyszenie, które jak można wyczytać choćby na wikipedii reprezentujące 100 firm które będą zarabiać na elektromobilności - producentów ładowarek dostawców infrastruktury, producentów itp. Już samo to jest moim zdaniem kompromitujące.</p> <p>Nie ma żadnej gwarancji pozytywnej zmiany w przypadku wprowadzenia stref - co pokazują przykłady za zachodniej granicy - pierwsze niemieckie miasta likwidują strefy bo nie przyniosły efektów. Nikt też nie przejmuje się jak to wszystko wpłynie zarówno na przedsiębiorców prowadzących tu biznes i dających pracę i dostarczających nam usługi oraz na ludzi i sytuację. Może się okazać że wprowadzenie stref wykluczy wiele osób, za biedni na samochód.</p> <p>Nie mówiąc już o trywialnych problemach dla tych których stać i chcą posiadać elektryka na przykład - brak infrastruktury, już widzę jak osiedle do 2032 nagle ładowarkami stanie. Sieć wytrzyma czy zmodernizują? Jakieś konsultacje z zarządcą sieci elektrycznej w tej sprawie były? Nikt nie wspomina więc podejrzewam że nie. A jak trzeba będzie na pilnie to można podejrzewać, że wszyscy zapłacimy więcej w rachunkach, nawet Ci co ich na samochód już nie będzie stać. Będzie powód żeby podnieść - bo trzeba zmodernizować.</p> <p>A i jak na razie to ta technologia do której jesteśmy wypychani takimi działaniami jak stworzenie SCT, to jeszcze nie do końca też dopracowana, bo jak się taki zapali to ostatnio 21 h gaszenia padł rekord - była wanna potrzebna i podawali że 16 zastępów straży pożarnej. A gdyby to było na parkingu na TGG albo jakimś podziemnym pod blokiem - na taki parking się wanny nie wrzuci, wie ktoś ile będzie się palił bez wanny? - dla kolegi pytam”</p>
1040	Polepszenie jakości powietrza



I.p	Treść opinii
1041	Czystsze powietrze, brak konieczności wachania smrodów jako pieszy, nowsze autobusy
1042	Pozytywne w wariancie I, praktycznie żadne w wariancie II, który realnie uniemożliwi wjazd do miasta (nawet nie centrum) dużej ilości pojazdów. Wprowadzenie SCT w wariancie II wprowadzi chaos komunikacyjny. Szczególnie uwzględnienie Szczepina, który jest osiedlem typowo blokowym (w przeciwieństwie do np. Ołbina, Nadodrza, Śródmieścia) wydaje się pomysłem nietrafionym.
1043	Brak!
1044	Czystsze powietrze, mniejszy ruch
1045	Jako mieszkaniec szczepina widzę w wariancie II same pozytywne aspekty. Polepszenie jakości powietrza jak i zmniejszenie ruchu samochodowego.
1046	Nie wielkie.
1047	Nie widzę żadnych korzyści.
1048	dlaczego wyłączone są pojazdy z LPG skoro produkują tylko wodę ? to jakaś paranoja , nie widzę żadnych korzyści z tych propozycji bo smród w mieści to przede wszystkim tiry i duże stare samochody z silnikiem diesla jak i kominy na starych budynkach ,czyli w rynku i okolicy
1049	Żadnych
1050	NIE widzę korzyści, widzę zagrożenia i kłopoty. Jeżeli jest to nieuchronne, jedynie wariant I - ostrożny, obejmujący ściśle centrum powinien być rozważany
1051	Żadnych
1052	Żadne. Jestem całkowicie przeciwna wprowadzeniu takiej strefy.
1053	Nie wiem
1054	Nie widzę żadnych



l.p	Treść opinii
1055	<p>Żadne. Ograniczenia są śmieszne i nie poprawią znacząco jakości powietrza.</p> <p>Proszę zobaczyć jakie samochody stoją w korkach, jakie samochody wjeżdżają codziennie (ponad 100 000 dziennie! a to stare dane) do Wrocławia - nie są to bynajmniej stare graty, a najczęściej dość nowe samochody, ludzi, którzy z powodzeniem mogliby wsiąść w pociąg lub autobus.</p> <p>Ograniczenia ze względu na wiek są bez sensu – mogłabym jeździć codziennie po mieście nowiutkim Lamborghini, które ma silnik 8-litrowy i byłabym wg tych przepisów mogłabym.</p> <p>Jestem właścicielką 41-letniego zadbanego auta (w tej chwili klasyka, ale nie na żółtych tablicach), i ten samochód dorównuje w emisji spalin kilkuletnim samochodom, choć jest benzynowy.</p> <p>Rozsądniejszą opcją byłaby opłata za wjazd do centrum, tak jak to funkcjonuje w wielu miastach europejskich lub WYŁĄCZENIE ulic z ruchu samochodowego (proszę zobaczyć jak wygląda ścisłe centrum Lublany; trasa WZ jaką mamy we Wrocławiu to jest absurd!, który kierowców tylko zachęca do korzystania z aut w mieście).</p> <p>Mój 42-letni samochód ruszam z miejsca około 2 razy w tygodniu, a w 90% przypadków korzystam z MPK i roweru i nie widzę powodu, dla którego to jest gorsze niż poruszanie się po mieście nowym samochodem codziennie.</p>
1056	<p>żadnych, rozumiem, to w taki sposób, że mieszkaniec Wrocławia musi być majątny i posiadać nowy samochód, inaczej nie jest godny życia w tym mieście. Niestety, ale poziom życia w Polsce w ostatnich latach pokazuje, że jest coraz ciężiej, stać nas na mniej rzeczy, tymbardziej wymiana samochodu na nowy, czy zaciąganie na nie kredytów leasingów itp nie będzie priorytetem dla mieszkańca.</p>



l.p	Treść opinii
1057	dopóki transport publiczny nie zostanie rozwinięty na obrzeżach miasta tak aby dojazd do centrum nie zajmował 40 minut i więcej, nie będzie notorycznych opóźnień, korzyści z wprowadzonych stref nie widzę żadnych.
1058	Brak korzyści - dużo utrudnień dla mieszkańców, którzy już dziś mają problem z miejscem do parkowania nawet w obrębie swoich osiedli... Wprowadzenie takich stref jeszcze bardziej utrudni życie... A wymogi dotyczące wieku samochodów i jakości silnika ograniczają wolność
1059	Nie widzę korzyści. Widzę dużo wad.
1060	Żadnych. Głównym problemem Wrocławia w kontekście zanieczyszczenia powietrza są pyły zawieszone a te są produkowane głównie przez piece grzewcze. Poza okresem grzewczym z jakością powietrza we Wrocławiu nie ma problemów. Zdarzają się przekroczenia normy dla ozonu ale trudno mieć pretensje do słońca, że świeci.auta jeżdżą również poza sezonem grzewczym a jakoś smog wtedy nie występuje.
1061	Żadnych
1062	Słabe
1063	Czym większy obszar, tym lepiej dla miasta.
1064	Nie widzę żadnych korzyści poza stopniowym wprowadzaniem zamordyzmu Klausa Szwaba i jemu podobnych. Dobrze wiem do czego to ma doprowadzić na dłuższą metę i nie zgadzam się na życie w gettach.
1065	Nie widzę niestety żadnych korzyści.
1066	Żadne, kompletny idiotyzm
1067	Mniejszy ruch w centrum — ciszej dla mieszkańców, łatwiej zaparkować



I.p	Treść opinii
1068	Żadne, proponuję poprawić jakość usług MPK
1069	Żadnych, utrudni życie mieszkańcom miasta
1070	Ograniczenie ruchu, mniejsza ilość spalin, co wpłynie też pozytywnie na zwolnienie niszczenia remontowanych elewacji
1071	Nie widzę korzyści
1072	żadnych
1073	Nie widzę.
1074	Żadnych, bo Wrocław cierpi na chroniczny brak dróg, więc w pierwszej kolejności miasto powinno skoncentrować się na rozbudowie dróg, która przyczyni się do wyprowadzenia ruchu z centrum miasta, a w kolejnym kroku na skutecznej komunikacji miejskiej. Dopiero po tym można myśleć o takim zakazie ruchu. Na chwilę obecną jest za wcześnie na taką debatę o jakieś 20-30lat.
1075	nie widzę korzyści
1076	Możliwość sprzedaży nowych aut.
1077	Największe korzyści widzę we wdrożeniu najbardziej ambitnym, czyli obszar: wariant 3, kryteria wjazdu: wariant ambitny, w przeciwnym razie korzyści będą zbyt małe, żeby zrównoważyć niewątpliwy hejt, jaki się wyleje na ten projekt - niezależnie od szybkości i skali realizacji. ZACHÓD WROCŁAWIA JEST WYKLUCZONY Z CZYSTEJ STREFY, TO JEST DO POPRAWY!
1078	Zdrowie
1079	Nie widzę korzyści, tylko kłopoty dla już utrudzonych i ciągle nękanymi obywateli
1080	Nie widzę korzyści



l.p	Treść opinii
1081	Nie widzę korzyści, jedynie problemy z dojazdem. Mieszkam w okolicach Toru Wyścigów Konnych. Dzieci (3) uczęszczają do szkoły w centrum miasta, pracuję w okolicy pl. Grunwaldzkiego. Rozwiązanie wszystkich i dojazd komunikacją miejską nie jest możliwy bez co najmniej jednej przesiadki i zajmuje bardzo dużo czasu. Nie ma możliwości dojechania do szkoły i miejsca pracy omijając centrum miasta. Proponowany obszar II i III praktycznie całkowicie sparaliżują dojazd i funkcjonowanie. Obawiam się też, że komunikacja miejsca będzie zwłaszcza w godzinach szczytu całkowicie niewydolna.
1082	Korzyści takiej strefy to zwiększenie sprzedaży nowych samochodów. Jest to na rękę wyłącznie koncernom samochodowym i będzie prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego osób, które nie mają pieniędzy na zakup oraz utrzymanie nowego samochodu. Bardziej ekologiczne jest użytkowanie starych samochodów dopóki są sprawne niż ciągła produkcja i zużywanie zasobów na produkcję nowych
1083	Żadnych korzyści. Utrudni to dojazd do szkoły i pracy biedniejszym mieszkańcom, których nie stać na samochód spełniający określone normy. W dodatku jest to furtka dla innych ekokomunistycznych działań, takich jak ograniczenie się przemieszczania po Wrocławiu (w tym komunikacją), brak sprzedawania mieszkań, które nie zostały ocieplone czy ograniczenie sprzedaży mięsa. Sprzeciwiam się temu
1084	Te strefy to kompletna głupota, nigdy nie będzie czystego powietrza w tak wielkich miastach jak np: Wrocław. Te chore strefy to jest tylko uprzykrzanie życia biedniejszym mieszkańcom dużych miast. Dlaczego nikt nie myśli o "korytarzach powietrznych" planując budowę kolejnych wieżowców w mieście. Dlaczego jest zabierany/sprzedawany praktycznie każdy wolny kawałek ziemi pod zabudowy. O wycinaniu drzew już nawet nie wspomnę.
1085	znaczące ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w centrum miasta



l.p	Treść opinii
1086	Żadnych korzyści nie widzę, jedynie utrudnienia dla obywateli
1087	Żadne. Zmuszanie posiadaczy starych aut do ich wymiany na nowsze doprowadzi do sytuacji w której powstanie potrzeba wyprodukowania nowych aut co obciąży środowisko naturalne. Złomowanie starych aut zamiast ich dalszej eksploatacji również obciąża środowisko.
1088	Brak rozwiązań wyrzucających ruch tranzytowy z miasta. Trasa W-Z na ten moment nie ma zastępstwa. Blokada jej wykorzystania plus brak alternatyw spowoduje problemy na południowych drogach, np. na Krzykach, ich stan nie jest najlepszy przez co powstaną coraz większe problemy i nawarstwiający się remonty. Brak czegoś podobnego do Alei Południowej, a bez niej tranzyt wschód zachód przez miasto to duży problem. Śródmiejska obwodnica nie jest wystarczająca.
1089	nie widzę, ewentualnie teoretycznie minimalnie czystsze powietrze w najbliższym sąsiedztwie ulic, ale i tak najgorsze są gospodarstwa palące cokolwiek w okresie zimowym, w letnim nie ma problemu z jakością powietrza
1090	Nie zgadzam się z pomysłem wprowadzenia stref czystego transportu na terenie całej gminy Wrocław oraz okolic.
1091	Żadne
1092	Żadne
1093	żadnego, szczególnie w kontekście stanu komunikacji zbiorowej
1094	Ratunek od codziennego wdychania spalin przy każdym spacerze
1095	Brak
1096	Praktycznie żadne. Transport samochodowy nie ma istotnego wpływu na jakość powietrza w polskich miastach co dobitnie pokazał pierwszy lockdown gdy ruch indywidualny i mobilność mieszkańców spadły od 60 do 80% w zależności od miasta a jakość powietrza nie poprawiła się.



l.p	Treść opinii
1097	Przy takiej organizacji ruchu we Wrocławiu trudni będzie walczyć z zanieczyszczeniem powietrza. Duże autobusy się dokładają do tego. Budowa strefy Zona 30 przejrzej dla pieszych z zebra tylko powiększa zanieczyszczenia.
1098	Odkorkowanie i zmniejszenie zanieczyszczenia (tak smogiem / spalinami, jak i w dużej mierze hałasem) centrum miasta
1099	Nie widzę żadnych korzyści.
1100	Żadnych
1101	Chcę oddychać czystszy powietrzem podczas jazdy na rowerze (niestety duża część ścieżek rowerowych w centrum wiedzie ulicami lub bezpośrednio przy nich)
1102	Żadne.
1103	Żadne. Jedynie zwiększenie obciążenia postojami poza strefą. Co doprowadzi do dodatkowych niepotrzebnych komplikacji w ruchu drogowym i nie tylko.
1104	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="359 1198 965 1243">1. Zmniejszenie liczby zanieczyszczeń<li data-bbox="359 1254 1396 1456">2. Zmniejszenie liczby poruszających się aut, co da szansę na poprawę jakości wcześniej dyskryminowanych środków transportu (pieszo, rowerem i przede wszystkim Komunikacją Zbiorową)
1105	Nie widzę logiki w tym wprowadzaniu ograniczeń. Po wprowadzeniu zakazu na EURO2 należy odczekać rok, zrobić badania i dopiero wtedy sprawdzić jakie to przynosi efekty i rozważyć termin wprowadzania kolejnych zakazów.
1106	Nie widzę żadnych korzyści. Jedynie problemy
1107	Nie widzę żadnych. lepiej iść drogą naturalną. Wymiana samochodów na nowe, bardziej ekologiczne, powinna się odbywać ewolucyjnie,



l.p	Treść opinii
	poprzez wymianę zużytych aut na nowe. Bez napinania się i generowania dodatkowych kosztów
1108	Żadnych, zanieczyszczenia generowane przez samochody spalinowe mają dużo mniejsze znaczenie niż zanieczyszczenia generowane przez czynniki przemysłowe, elektrownie oraz grzewcze. W zupełności powinny wystarczyć dokładniejsze kontrole emisji spalin samochodów pod kątem sprawności filtrów DPF oraz katalizatorów. Wprowadzenie strefy czystego transportu spowoduje negatywny wpływ na gospodarkę w danym rejonie i może powodować wykluczenie komunikacyjne
1109	Żadnych.
1110	Korzyść widzę wyłącznie w objęciu jak najszerszego obszaru miasta strefą czystego transportu. rozwiązania pośrednie, ujmujące centrum czy kilka ościennych osiedli spowodują wyłącznie utrudnienia w parkowaniu dla osiedli najbliższych strefie. Np w wariancie 2 z takim problemem zmierzają się Gajowice - stając się codziennym parkingiem dla starych szrotów udających się do centrum. korzyści - zmniejszenie liczby samochodów, ograniczenie emisji spalin, mniej samochodów w centrum, być może wzrośnie rola transportu publicznego.
1111	Wariant II daje najłatwiejsze rozeznanie kiedy wjeżdża się w strefę
1112	Żadnych!
1113	Bogaci będą mogli patrzeć z wyższością na ludzi, których nie stać na nowszy samochód.
1114	czystsze powietrze, mniej hałasu
1115	Żadne. To nie są korzyści tylko ograniczenia.
1116	Nie ma korzyści
1117	Moim zdaniem strefa jest niepotrzebna. Utrudni to życie i funkcjonowanie ludzi. Jestem przeciwny strefie ograniczonego



l.p	Treść opinii
	transportu nie tylko we Wrocławiu ale również w każdym innym mieście w Polsce. Niemcy już rezygnują z tych stref. Dlaczego my nie umiemy wyciągać wniosków z błędów Naszych sąsiadów?
1118	Czystsze powietrze, mniejszy ruch, mniej "złomow" zaparkowanych na chodnikach.
1119	Żadnych korzyści. Zbudujcie metro to wtedy zaczniemy dyskutować. Zamiast 3h dojazdu w 2 strony komunikację jadę tylko 1h.
1120	żadnych, to tylko ograniczenia i utrudnienia dla mieszkańców
1121	Nie widzę korzyści ponieważ w czasie COVID gdy nie było aut na drogach Wrocławia i tak smog był wg odczytów rekordowy. Samochody nie są aż takim problemem jak ogrzewanie.
1122	Mniejsza ilość zanieczyszczeń, zmniejszenie odczuwalności zapachu spalin w powietrzu, zwiększenie popularności alternatywnych środków komunikacji
1123	Ciężko powiedzieć o korzyściach, jeśli przejazd z Nadodrza, Kleczkowa na Krzyki nie ma innej drogi niż przez centrum, to widzę jedynie korki wszędzie poza strefą, zostawianie tam starszych aut, którymi ktoś chciał dojechać do strefy.
1124	Przede wszystkim znaczne ograniczenie zanieczyszczenia PM i NOx w centrum miasta
1125	nie widzę żadnych korzyści , przepis jest głupi . Społeczeństwo mamy niezbyt zamożne ,a tym samym poruszające się tym , na co je stać . W przypadku wprowadzenie takich kretyńskich przepisów , mam nadzieje, że ludność wyjdzie na ulice i wywiezie na taczkach , kretynów , którzy ośmielą się głosować „za „ .
1126	Niestety nie widzę żadnych korzyści. Zanieczyszczenia generowane przez pojazdy mają charakter marginalny w zestawieniu z zanieczyszczeniami powstałymi wskutek eksploatacji przestarzałych technologii zaopatrywania w ciepło (oraz podgrzewania wody do



l.p	Treść opinii
	celów bytowych) poszczególnych mieszkań, budynków, aż do dzielnic miasta.
1127	brak
1128	Brak jakichkolwiek korzyści póki miasto nie udostępni zrównoważonej komunikacji miejskiej, parkingów blisko stref, metra(to nie pomyłka uważam że jest to możliwe póki jeszcze Polska otrzymuje jakiegokolwiek dotacje), obiekty edukacyjne (czasami mieszkańcy muszą wozić swoje dzieci w bardzo dalekie punkty wrocławia do żłobków lub szkół) itp. Na dzień dzisiejszy miasto nie jest przygotowane na takie zmiany. Nie brany jest również pod uwagę stan zamożności społeczeństwa we wszystkich wariantach może oprócz 1 strefa obejmuje mieszkania komunalne gdzie ludzi na pewno nie jest stać na wymianę aut na elektryczne. No chyba, że oni będą objęci wyjątkowymi uprawnieniami ale to bym uważał za brak równości. Uważam, że dążymy do bardzo fajnych rozwiązań ale jak to zwykle bywa od drugiej strony(np. zężanie ulic bez alternatywy dla kierowców), zamiast przygotować miasto infrastrukturalnie to lepiej rzucić pomysł i czekać co się wydarzy.
1129	Ta strefa to jakiś żart.
1130	Nie widzę korzyści a jedynie ograniczenia wynikające z wprowadzenia takiej strefy.
1131	Żadnych dla mieszkańców
1132	Zmniejszenie emisji spalin i hałasu
1133	Nie widzę żadnych korzyści. Właścicielami starszych typów samochodów są najczęściej osoby uboższe i starsze. To jawna dyskryminacja takich osób!
1134	Poprawa jakości powietrza i jakości życia mieszkańców. Zmniejszenie ilości substancji rakotwórczych w powietrzu.



l.p	Treść opinii
1135	Korzyści w obecnej formie nie widzę wielu - nie są to działania kompleksowe. Zablokowanie kilkunastu procent aut nie zmieni wiele, nadal są to "po roku produkcji" a nie po "sprawny technicznie".
1136	Nie widzę korzyści, uważam że cały pomysł nie osiągnie celu jakim jest szeroko propagowane poprawienie jakości powietrza a rzekomi eksperci powinni być wyraźnie podpisani z imienia i nazwiska żeby była jasna odpowiedzialność za problemy jakie wynikną z idei SCT z której wiele zachodnich miast już się wycofuje.
1137	Żadne. Tylko szkody dla mieszkańców miasta, wymuszanie kupna nowych samochodów. W Niemczech wycofuje się SCT, tam nawet euro 1 nie jest problemem. Wszyscy wiemy, że za potencjalny smog odpowiadają tzw. kopciuchy czyli piece w których pali się wszystkim.
1138	Żadne, liczba samochodów spalonych nie zmieni się, a ten przepis będzie fikcją. Straż Miejska będzie zmuszona pilnować wjazdów do strefy zamost walczyć m.in. z niską emisją z budynków, która jest wyzwaniem dużo większym.
1139	Żadne. Kolejny zamordyzm.
1140	Żadne.
1141	Nie widzę żadnych korzyści
1142	Moim zdaniem nie powinno być żadnych stref,dlaczego.Bo jest odgórny przykaz od uni europejskiej że mamy dbać o czyste powietrze,a co z innymi krajami które są po za Unią,mała garstka krai ma pozbyć się smogu.Nie zgadzam się na żadne strefy
1143	Nie będzie żadnych korzyści co widzieliśmy już podczas lockdownu przy covid. Czyli, pomimo kompletnego braku ruchu samochodowego w mieście smog i tak i tak był okrutny. W wyniku długotrwałych zaniedbań w planowaniu urbanistycznym (mieszkaniowym) w mieście nie da się już utworzyć stref przewiewnych.



I.p	Treść opinii
1144	Żadnych
1145	Żadne niestety
1146	Brak korzyści. Jest to projekt o podłożu stricte ideologicznym, wymierzonym przeciwko mieszkańcom i ich wolności.
1147	Niewielkie. Większe korzyści wynikałyby z podłączenia kamienic i innych domów do sieci ciepłowniczej we wszystkich przedstawionych wariantach.
1148	Żadnych
1149	Żadne chyba was pojechało
1150	Nie widzę żadnych.
1151	Żadne
1152	Żadnych
1153	Żadne.
1154	Nie widzę żadnych korzyści wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów.
1155	oderwane od realiów i zarobków obywateli Wrocławia, a wystarczy wyłapywać fizycznie kopciuchy, które są odpowiedzialne za zanieczyszczenia. Wyeliminować auta ze złym stanem technicznym a nie po dacie wyprodukowania. Wiele samochodów starszych jest w bardzo dobrym stanie technicznym, natomiast stosunkowe młode auta mają powycinane filtry.
1156	Nie widzę żadnych.
1157	Korzyści są oczywiste: mniej spalin, mniej samochodów, będzie ciszej i mniej smogowo
1158	Czyste powietrze w mieście, zmuszenie części ludzi do porzucenia auta na parkingu P+R i korzystanie z komunikacji miejskiej.



I.p	Treść opinii
1159	Mniejszy hałas, czystsze powietrze
1160	Wzrost sprzedaży samochodów z salonów, które są mniej szkodliwe dla środowiska (zanieczyszczenia, hałas) i bezpieczniejsze dla kierowców
1161	Nie widzę euro 4 wystarczy kolejne normy i tak samo dymią
1162	Żadne.
1163	Zdrowie
1164	Żadnych
1165	Żadne, nie to jest problemem i powodem smogu w mieście.
1166	Nie widzę korzyści, wręcz niebezpieczeństwo wykluczenia transportowego obywateli.
1167	Bzdury i komunistyczne kłamstwa w ograniczaniu, uciskaniu i kontrolowaniu ludzkości widzę w tym planie, to jest to samo, co zapluta plandemia, wojna i inne plany globalistyczne.
1168	Żadne
1169	Nie widzę, jedyny sensowny wariant to 1
1170	Brak korzyści.
1171	Niestety nie widzę korzyści. Ludzie starsi zamieszkujący strefy - w każdym wariantcie zostaną pozbawieni możliwości przemieszczania się swoim samochodem, większość nie ma pieniędzy na zakup nowych aut, zgodnie z rocznikiem objętym możliwością wjazdu do strefy. Jakie opcje przewidują rządzący dla osób niepełnosprawnych? Ludzie młodzi będą mieli problem z dotarciem do pracy w takich strefach
1172	Poprawienie jakości powietrza.
1173	Brak korzyści



l.p	Treść opinii
1174	Czystsze powietrze, ograniczenie hałasu (nowsze pojazdy zazwyczaj generują mniej głośnych dźwięków), ograniczenie ogólnej liczby samochodów wjeżdżających do stref.
1175	Żadnych
1176	Główne korzyści przyniesie to osobom z nowymi samochodami - mniejszy ruch na drodze, spowodowany mniejszą ilością samochodów.
1177	Nie widzę korzyści, widzę wady tj. brak wjazdu np. dla ludzi którzy dbają o ekologię i w związku z tym wymieniają auta bardzo rzadko np. raz na 30 lat. Bardzo rzadko się takimi autami poruszają, ale jednak czasem potrzebują załatwić pilną sprawę w mieście np. zawieść swoich starszych rodziców na rehabilitację, do lekarza czy też do teatru. Inną wadę jaką widzę to również brak możliwości nauczenia się poruszania po ścisłym centrum przez młodych ludzi, którzy dopiero co zaczynają jeździć i kupują stare auta na rok lub więcej aby nauczyć się poruszać nimi po centrum, Ci ludzie kupują te auta również dlatego, że nie stać ich na nowe czy też młodsze samochody a mają potrzebę poruszania się po mieście samochodem. Kolejną wadą jest brak możliwości objazdu jeśli chcesz przejechać z jednej dzielnicy do drugiej.
1178	mniejszy ruch samochodowy
1179	Korzyści finansowe wyłącznie dla producentów i dealerów nowych samochodów.
1180	Jestem za wprowadzeniem wariantu 0 - żadnych zmian!
1181	Korzyści wyniknąć mogą z większej strefy niż zaproponowana w wariantcie III. Całe miasto powinno być objęte strefą. Powietrze nie zna granic.
1182	<ul style="list-style-type: none">• Jestem sceptyczny czy ograniczenie ruchu starszym autom zlikwiduje smog. Zimą w większości pochodzi on z pieców w domach/kamienicach



l.p	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">• Zamożniejsi ludzie będą krócej stać w korkach, biedniejsi będą zmuszeni płacić za wjazd, albo jeździć słabo zorganizowaną komunikacją miejską.
1183	Nie widzę ich
1184	żadnych
1185	Żadne
1186	Żadnych
1187	Brak korzyści co widać było przy pomiarach smogu podczas lockdown które nie uległo zmianie
1188	Strefy są zbyt małe, powinny obejmować większy obszar. Zewnętrzne pętle tramwajowe/stacje kolejowe powinny być nieco poza strefą. Np. w okolicach Leśnicy strefa mogłaby się zaczynać na Bystrzycy - co umożliwiłoby skorzystanie z tramwaju lub pociągu.
1189	Żadnych
1190	Nie wyrażam zgody na wprowadzenie SCT. Dyskryminacja pod tym względem jest niedopuszczalna i spotka się z pozwem sądowym. Szczurami się zajmijcie
1191	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzenia strefy czystego transportu w żadnej formie.
1192	Żadnych jest to ograniczenie praw obywatelskich. Problemem są piece, zakłady ciepłownicze i pozostałe dymiące instytucje oraz zarządzanie drogami w mieście- korki nie biorą się z nieba tylko z nielogicznych rozwiązań utrudniających jazdę. Wspomnę też o taborach kopających starych autobusów.
1193	Żadne, problemem nie są samochody a piece
1194	Korzyści widzę takie, że będzie troszkę mniej spalin i troszkę mniej starych aut na ulicach w centrum.



l.p	Treść opinii
1195	Uważam, że maksymalny powinien być wariant I
1196	Nie widzę korzyści płynących z tego pomysłu
1197	Zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum
1198	zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w mieście
1199	Żadnych. Wyklucza to z dostępu samochodowego do centrum ludzi o mniejszych zasobach finansowych-dyskryminacja ekonomiczna. To nie samochody w głównej mierze odpowiadają za zanieczyszczenie powietrza, ponieważ latem problem jest zdecydowanie mniejszy a samochodów jeździ tyle samo.
1200	Nie widzę żadnych korzyści z wprowadzenia jakiegokolwiek strefy czystego transportu.
1201	Będzie można jeździć rowerem bez obaw o jakość powietrza
1202	Czystsze powietrze.
1203	Jestem zdecydowanie przeciw wprowadzaniu stref wykluczenia SCT, już w chwili obecnej przy drożym paliwie przyjazd, czy przejazd przez ten obszar związany jest z koniecznością, a nie fanaberią tam pobytu, związane to jest z miejscem zatrudnienia i odległością od miejsca zamieszkania (ponad 10km, słaba komunikacja zbiorowa), przejazdem do strefy, czy na drugi koniec miasta w celach związanych z wykonywanym zawodem. Do tego dochodzi również nasz wiek, trudności w poruszaniu się (choroby wieku), a pracować trzeba. Wprowadzenie strefy nie ograniczy, ale wykluczy i narazi na większe koszty dostępność do infrastruktury miasta. Jak miałby wyglądać przejazd 4 osobowej rodziny do rodziny na Biskupinie z zachodniej części miasta, obwodnicą!? A jaki jest koszt komunikacją miejską ok. 50,- złotych za same przejazdy?! Zakup nowego auta, nie mówiąc już o elektrycznym to nieosiągalny wydatek, nawet poseł Gdula to potwierdził ostatnio w wywiadzie. Auta używane są coraz droższe, a



l.p	Treść opinii
	elektryczne dodatkowo bardzo niepewne, bo wymiana zepsutej lub zużytej baterii to koszt większy niż nowego auta! Doświadczenia z niemieckich miast pokazują brak efektów wprowadzania takich stref, miasta likwidują strefy SCT. Wiele instytucji medycznych umiejscowionych jest w przyszłej strefie SCT, zatem pozbawi się dostępu do nich ludzi ich najbardziej potrzebujących, starych i schorowanych. Jazda komunikacją to gehenna, drożyzna, tłok, smród i przez brak wychowania i znieczulicę brak miejsca by usiąść (może miasto miast strefami SCT zajmie się wychowywaniem młodych mieszkańców, by siedząc wygodnie w tramwaju zauważyli z nad ekranów telefonów, stojących obok starców, czy objuczone dziećmi i zakupami kobiety...!)
1204	Żadne, podane założenia dotyczące samochodów spalinowych nic nie zmieniają. Spaliny przez nie wytwarzane to jedynie ułamek zanieczyszczeń, a cały hałas z tym związany służy tylko i wyłącznie zwiększeniu popytu na samochody elektryczne, które wcale ekologiczne nie są, jeżeli weźmiemy pod uwagę proces recyklingu, rynek samochodów używanych, albo chociaż to, jakie środki są potrzebne do ugaszenia pożaru takiego pojazdu.
1205	Czystsze powietrze
1206	Podobają mi się kategorie pojazdów i harmonogram ich wyprowadzania, gdyż skupia się na niewielkiej grupie pojazdów, które powodują dużą część zanieczyszczeń.
1207	Lepsza jakość powietrza
1208	Maksymalne. Im większa strefa, tym lepiej.
1209	Niewielkie. Jest to bardzo ostrożny krok, by nie zdenerwować suwerena, wszystkich pogłaskać. Boicie się podejmowania ważnych decyzji. Bez mocnych rozwiązań nadal pozostaniemy daleko w tyle za



I.p	Treść opinii
	Europą. Jak wciąż jesteśmy. Wrocław śmierdzi i od lat w temacie się nie polepsza, lecz pogarsza. Jest coraz gorzej. Od jakiś trzech lat jest drastycznie coraz gorzej. To, co proponujecie to raczej śmieszna asekuracja, a nie działania na korzyść miasta i mieszkańców.
1210	Głosuję za wariantem najbardziej radykalnym(III) Czystsze powietrze
1211	Praktycznie żadne. Źródłem większość zanieczyszczeń powietrza we Wrocławiu są stare piece (ok 80%), a nie samochody (ok 10%) Skoro tylko 5% samochodów jest dotkniętych ograniczeniami, to spadek zanieczyszczenia będzie nieodczuwalny. To jest utrudnianie życia mieszkańcom centrum Wrocławiu i przerzucanie kosztów bezpośrednio na mieszkańców.
1212	Poprawa jakości powietrza i zmniejszenie hałasu, zmniejszenie korków
1213	Znaczna i bardzo potrzebna poprawa jakości powietrza. Dodatkowo pozbycie się samochodów w złym stanie technicznym z naszych ulic i ogólne zmniejszenie ilości aut na ulicach. Mam nadzieję, że za tymi zmianami pójdą inwestycje w transport publiczny - jego przyspieszenie i zmniejszenie ilości awarii (jest tragicznie).
1214	Czystsze powietrze.
1215	Dla mieszkańców małe, dla firm budujących infrastrukturę oraz nią zarządzających bardzo duże
1216	Nie widzę żadnych korzyści. Pokazała to pandemia Covid, gdzie w czasie wprowadzonych restrykcji w przemieszczaniu się i prawie zerowego ruchu powietrze było takie same jak we wcześniejszych latach.
1217	Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza.
1218	Nie widzę żadnych



l.p	Treść opinii
1219	Poprawienie czystości powietrza, zmniejszenie natężenia ruchu - to wszystko przy założeniu, że nie zostanie zastosowanych zbyt wielu wyjątków.
1220	Nie widzę korzyści, a raczej negatywy, w Niemczech likwidują strefy czystego transportu ze względu na marginalny ich wpływ, a raczej nawet negatywny. Samochody "stare" co niekoniecznie znaczy nieekologiczne, będą robić objazd i przez to pokonają dłuższą trasę i wytworzą więcej zanieczyszczeń. Dodatkowo zanieczyszczenia od samochodów to małe procent całości zanieczyszczeń, które są w powietrzu.
1221	POPRAWA ZDROWIA, zwłaszcza dzieci, ale też osób starszych i z chorobami przewlekłymi; mniejsze ryzyko wczesniactwa, zawałów, zatorów, nowotworów, zaburzeń układu nerwowego. Uważam, że SCT powinno się wprowadzić w parze z poprawą transportu publicznego, więc byłaby to korzyść też społeczna i finansowa, zwłaszcza dla kobiet i osób starszych - bo te grupy najczęściej korzystają z komunikacji publicznej. Redukcja aut w mieście, to też szansa na rozwój zielono-błękitnej infrastruktury.
1222	Brak
1223	Z pewnością korzyścią będzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza w centrum Wrocławia.
1224	Poprawa jakości powietrza na wysokości i w otoczeniu ulic, zwłaszcza w miesiącach letnich - w centrum, gdzie powietrze jest bardziej zastęte, nie ma przewietrzania. Zmniejszenie ogólnej liczby samochodów w centrum.
1225	Żadnych, mieszkańcy tego nie potrzebują
1226	Brak



I.p	Treść opinii
1227	Rekomendowany wariant II wygląda na najbardziej sensowny. Korzyści to przede wszystkim czystsze powietrze i zapewne odrobinę mniejszy ruch kołowy w centrum miasta.
1228	Strefa ogranicza swobode obywateli. Dodatkowo zanieczyszczenia pochodzą nie tylko od samochodow a nalezy panietac ze ekologicznosc samochodow elektrycznych jest dyskusyjna.
1229	Nie widzę
1230	Żadnych
1231	Żadne
1232	Żadne
1233	czystsze powietrze
1234	Nie ma, no może fundacje i stowarzyszenie promujące pojazdy na alternatywne paliwa sobie zarobią :)
1235	Żadnych !
1236	Żadnych
1237	Zwiększenie bezpieczeństwa. Przyspieszenie komunikacji miejskiej. Polepszenie jakości powietrza.
1238	Żadne. Te strefy to utopia. W tych strefach występują obszary (np. osiedla Ołbin, Nadodrze, Przedmieście Oławskie) z dużą ilością osób ubogich, których nie stać na zakup nowego auta. Będą skazani na wrocławską niewydolną komunikację miejską. Te obszary będą się wyludniać.
1239	Nie widzę korzyści. Zanieczyszczenie powietrza przez samochody jest nieporównywalnie mniejsze niż przez ogrzewanie. Co potwierdzają wachania stanu zanieczyszczenia między sezonami.
1240	Żadne! Kolejne utrudnianie życia przeciętnym obywatelom i zwiększanie korków na drogach. We Wrocławiu robicie wszystko żeby



l.p	Treść opinii
	utrudniać ruch i przepustowość ulic. Idealnym przykładem są buspasy...
1241	Lepsza jakość powietrza. Mniejszy hałas. Mniejszy ruch. Przestrzeń z mniejszą ilością pojazdów. Potencjał alternatywnych środków transportu.
1242	Żadnych korzyści
1243	Żadnych korzyści
1244	Wprowadzenie ograniczenia używania najbardziej zanieczyszczających pojazdów, ale jednocześnie pozostawienie dużego obszaru dostępnego
1245	Żadnych.
1246	Realne korzyści przyniesie tylko wariant nr 3. Warianty nr 1 i 2 są za małe, a wariant nr 1 jest w ogóle niepoważny. Brakuje wariantu nr 4 który obejmowałby cały Wrocław.
1247	Żadnych
1248	Nie widzę korzyści
1249	Żadne
1250	Na razie żadnych - niestety, ale komunikacja miejska nie spełnia moich wymagań. Ciężko dojechać w tym samym czasie, w którym dojeżdżam gdzieś samochodem.
1251	Obniżenie zanieczyszczeń powietrza równoznaczne z ograniczeniem w ruchu pojazdów. Mniej aut w centrum tym lepiej. Proszę nie pomijać samochodów pow. 3,5t tj.
1252	Ograniczenie wjazdu do śródmiejskich osiedli najbardziej trujących samochodów, które już dawno powinny być zezłomowane. Także diesli z wyciętymi katalizatorami. Korzyścią będzie poprawa jakości powietrza w miejscach o najbliższym zaludnieniu, zmniejszenie ilości



I.p	Treść opinii
	samochodów czyli więcej miejsca dla alternatywnych środków, transportu, zwiększone bezpieczeństwo i znacznie obniżony hałas drogowy.
1253	żadnych korzyści
1254	Bardzo duże korzyści
1255	Są praktycznie same wady. To jest tylko ideologia, bo inaczej Strefa nazywałaby się Strefą Czystego Powietrza. Strefa Czystego Transportu i ograniczenia dla właścicieli znajdujących się wewnątrz tej strefy są niezgodne z Konstytucją, bo godzą w art 21 oraz 64 konstytucji.
1256	żadnych, ograniczenia mogą dotyczyć drobnych przedsiębiorców, we Wrocławiu są stale zabudowywane najmniejsze przestrzenie, przez co w mieście nie ma przepływu powietrza, nie ma to nic wspólnego z samochodami
1257	Żadne. Nie chcę strefy czystego transportu
1258	nie widzę. Jeżdżę po mieście rowerem i mam benzyniaka z 2002 roku. Przejeżdżam nim 700km rocznie. Mam kupić drogiego elektryka, "tankować" go z gniazdka w 10 piętrowym bloku i zrezygnować z rowerem :-P?
1259	Żadnych
1260	Brak wymiernych korzyści dla środowiska, utrudnienie życia dla osób niemogących sobie pozwolić na zakup nowszych aut.
1261	czyste powietrze, mniej hałasu,
1262	Brak korzyści. Nie należy utrudniać życia mieszkańcom miasta, a przyjezdnym. Wjazd do miasta innych aut niż zarejestrowanych we Wrocławiu powinien być płatny.
1263	żadnych



l.p	Treść opinii
1264	Przede wszystkim wprowadzenie strefy zmniejszy ilość osób cierpiących na choroby układu oddechowego z powodu nadmiernego zanieczyszczenia powietrza przez spaliny aut. Wariant II obejmuje tą najbardziej uczęszczaną część miasta, więc najwięcej osób na tym skorzysta.
1265	Brak
1266	W miejscu gdzie mieszkam (Ołbin) największym problemem jest jakość powietrza w zimie, tak więc pewnie żadnych korzyści nie odczuję.
1267	Że będę żyć dłużej ;)
1268	Wyalimowanie starych aut z ulic spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa
1269	Zadne. Kryterium powinien być zbadany poziom emisji spalin konkretnego pojazdu, a nie jego wiek
1270	Nawet o 5% mniej aut w centrum, to 5% w dobrą stronę.
1271	Brak
1272	Nie widzę żadnych korzyści. Samo pytanie jest źle sformułowane. Powinno brzmieć "czy dostrzegasz jakieś korzyści?". Strefa to beznadziejny pomysł. Duża część pyłów i tak pochodzi z opon, klocków hamulcowych niezależnie od wieku samochodów (i rowerów). Starsze modele samochodów i tak wypadają z rynku powoli, natomiast uderzy to w najsłabszych - osoby mniej zamożne, starsze, niepełnosprawne.
1273	Wrocław chce iść drogą zamordyzmu rodem z Krakowa. Może przy okazji radni ukęca jakieś lody z dealermi samochodów?
1274	Żadne. Proszę zająć się PRAWDZIWYM problemem: polityką antysamochodową Prezydenta Wrocławia: zamykanie pasów (np torowiska na Pułaskiego, by CZASAMI przejechały tamtędy 2 lub 3 linie), tworzenie buspasów z wyłączeniem ruchu samochodów,



l.p	Treść opinii
	zwięzanie pasów kosztem ściezek rowerowych- to właśnie generuje zanieczyszczenie, smog, korki! Projekt DYSKRYMINUJE osoby, których nie stać na zakup nowszych pojazdów, zwłaszcza MIESZKAŃCÓW CENTRUM MIASTA: NIE MA NA TO NASZEJ ZGODY!
1275	Brak korzyści
1276	Nie widzę żadnych korzyści. Wręcz przeciwnie. Widzę ograniczenie w normalnym funkcjonowaniu. Widzę też narzucanie czym mogę, a czym nie mogę poruszać się po mieście (patrz roczniki aut vs. normy spalin).
1277	Nie widzę żadnych korzyść a widzę za to dyskryminację uboższych.
1278	Nie widzę korzyści, to iluzoryczne działania.
1279	NIE WIDZĘ
1280	Nie widzę żadnych korzyści. Źródłem zanieczyszczeń powietrza w mieście takim jak Wrocław jest przede wszystkim emisja spalin z ogrzewania budynków, czego najlepszym potwierdzeniem jest fakt, iż smog jest problemem wyłącznie w miesiącach jesienno-zimowych.
1281	Nie widzę. Widzę tylko utrudnienia w przemieszczaniu się i nic w zamian. Komunikacja miejska jest kiepska, niepewna, przeładowana, spóźniona. Z przesiadkami podróż trwa 2-3 razy dłużej niż samochodem.
1282	Nie widzę żadnych realnych korzyści dla mieszkańców miasta
1283	Mieszkam w ruchliwej okolicy, w której spotykam mnóstwo samochodów wyraźnie niesprawnych, smrodzących i kopcących z układów wydechowych. Ogromnym problemem jest smród starych diesli - niezależnie od potrzeb transportowych mieszkańców należałoby egzekwować sprawność techniczną samochodów, również pod kątem emisji spalin. Obecnie jest to fikcja - wycięte katalizatory, filtry, DPFy, wyeksploatowane silniki dają jednym benefit w postaci



l.p	Treść opinii
	"tańszej" naprawy i "tańszego" auta ale za to kosztem narażania zdrowia wszystkich innych.
1284	brak starych aut powodujących zanieczyszczenia
1285	Są bez sensu zdecydowaną większość zanieczyszczeń powodują piece na paliwa stałe. A miasto w mieszkaniach komunalnych ich nie wymienia więc nie dba o jakość powietrza. Winę próbuje zrzucić na kierowców.
1286	Częściowe ograniczenie ruchu samochodowego i poprawa komfortu życia mieszkańców poprzez ograniczenie zanieczyszczeń, hałasu oraz zwiększenie bezpieczeństwa. Jako mieszkaniec Śródmieścia chciałbym móc kiedyś puścić swoje dziecko do sklepu po drugiej stronie ulicy bez obawy, że zostanie zabita przez samochód.
1287	Żadnych korzyści nie widać, widać natomiast postępowanie miasta "zgodnie z trendami", które są jedynie modą, a nie przemyślanym postępowaniem.
1288	Nie widzę korzyści
1289	<p>Szczerze mówiąc nie przekonuje mnie ta koncepcja. Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu, z tymże nie przekonuje mnie ten pomysł do momentu, gdy miasto nie zlikwiduje pieców na paliwa stałe w śródmieściu (rozumianym w sposób szerszy niż dawna dzielnica - od kanału żeglugowego na północy, do obwodnicy śródmiejskiej na południu).</p> <p>Uważam również, że przeprowadzenie konsultacji i analiz jest niestety marnotrawstwem środków publicznych, gdyż nikt nie będzie mógł egzekwować tych przepisów - miasto nie potrafi poradzić sobie z nielegalnym parkowaniem, więc z poruszaniem się po mieście starymi samochodami tym bardziej nie będzie miało możliwości walczyć.</p>



l.p	Treść opinii
1290	Zależy od wybranego wariantu i ambicji co do kryterium wjazdu - od niewielkich po żadne
1291	Brak pozytywów, skończy się na tym, że tylko Ci których będzie stać na elektryki i urzędnicy będą mogli jeździć po mieście.
1292	Nie ma żadnych korzyści.
1293	Żadnych
1294	żadnej Strefa rynku/stare miasto powinna zostać całkowicie zablokowana dla ruchu. Mieszkańcy powinni dostać dedykowane tablice rejestracyjne umożliwiające im wjazd
1295	Jaki obszar miałyby mieć SCT? - wariant I Kryteria wjazdu - wariant ostrożny Wyjątki są niezbędne. Wprowadzać należy ostrożnie, bo w dobie obecnego pogłębiającego się kryzysu zakupy nowszych aut zeszły na plan dalszy w budżetach domowych
1296	Niewielkie, wyłączenie komunikacyjne mieszkańców nie zrekompensuje wątpliwych zysków środowiskowych - proszę o analizę wyników z czasów COVID - auta nie jeździły a jakość powietrza była niska
1297	Na liście wrocławskich "korzyści" obok najdroższej wody i śmieci w kraju, najbardziej zakorkowanego i zaszczurzonego miasta dojdzie jeszcze to - wywłaszczenie mieszkańców - a jako argument są używane inne zamordystyczne miasta - Kraków i Warszawa! Kpina z wolności i Konstytucji. A kolejni prezydenci będą się śmiać z tego małego cyrku ze swoich willi pod Wrocławiem. Ludzie - po co było zrzucać komunę w 1989 jak ją teraz znowu wprowadzacie? Tamci też mieli gębę pełną frazesów i kompletnie nie przystających do życia - tak jak wy teraz.



I.p	Treść opinii
1298	SCT powinna być zrealizowana w stopniu maksymalnym.
1299	Korzyści są oczywiste, czystsze powietrze, mniejszy ruch, przyjemniej dla pieszych i rowerzystów.
1300	Wariant II, proponowany przez ekspertów, jest lepszy od III, ponieważ w mniejszym stopniu komplikuje życie
1301	Minimalne, albo ich ogólny brak.
1302	Brak korzyści
1303	Bardzo ucieszą się yuppies uprawiający jogging pod na rynku i pijący rano swoje smoothie z selera, dealerzy aut i chętni na starsze auta po niskiej cenie od zniewolonych mieszkańców Wrocławia - przymuszonych do ich sprzedaży
1304	Popieram warianty pośrednie. Wyrzucmy stare kopcące diesle z zabytkowego centrum Wrocławia
1305	żadnych, jedynie pogorszenie dostępności centrum miasta i przenoszenie się biznesów na obrzeża (sklepy, butiki fryzjerzy, itp.)
1306	ŻADNE!!!
1307	Nie widzę żadnych - bzdura ekologiczna
1308	Nie widzę korzyści z takiego rozwiązanie (SCT). Takie rozwiązanie ograniczy dostęp do centrum wielu osobom. Moim zdaniem należy większą uwagę poświęcić piecom ogrzewającym centrum (wymiana "kopciuchów") oraz rozwijaniu transportu miejskiego i zachęcaniu do korzystania z niego (ale nie zmuszaniu!).
1309	Brak
1310	Nie widzę. Ludzi, których nie stać na wymianę auta wykluczacie cywilizacyjnie i cywilnie z życia w mieście i poza nim (przecież auta nie służą tylko do jeżdżenia po mieście)



l.p	Treść opinii
1311	Widzę jakąś szansę redukcję zanieczyszczeń, proponowana skala jest natomiast za mała by osiągnąć korzyści w postaci mniejszego ruchu. Co więcej, jako mieszkaniec Muchoboru Wielkiego, w ogóle na tym nie skorzystam.
1312	Żadnych
1313	Tylko wariant ambitny
1314	Żadne
1315	Żadne
1316	żadnych za granicą od tego odchodzą,... a zapomniałem dla budżetu miasta :) i nagród urzędniczych :>
1317	Czy znane są nazwiska tych ekspertów? Taki schemat może wykonać licealista. Czy była brane pod uwagę róża wiatrów? Czy jest jakieś racjonalne uzasadnienie dla ustalenia takich akurat stref? Czy były robione jakieś badania dot. tematu, czy ktoś tak machnął sobie na mapce granice? Czy jest estymacja jak to wpłynie na poziom zanieczyszczeń? Czy były oszacowane skutki społeczne i gospodarcze. Ta propozycja to jakaś totalna amatorka. Proszę się zapoznać jak sprawa wygląda, na podstawie miast na Zachodzie Europy, to się Państwo zdziwią, jeśli chodzi o redukcję zanieczyszczeń, a raczej jej brak. Zatem korzyści są raczej po stronie producentów nowych aut, ale po stronie społeczeństwa wątpliwe i iluzoryczne zwłaszcza w obliczu niewątpliwych i ogromnych szkód, gdyby faktycznie miało nastąpić to maksymalne ograniczenie. Mogę Państwu podpowiedzieć wiele bardziej skutecznych sposobów redukcji emisji CO2, które na dodatek nie będą generowały kosztów, ani skutków społecznych, wystarczy mieć trochę wiedzy i się zastanowić nad optymalnym rozwiązaniem.
1318	Żadnego. to blokowanie miasta i zrujnowanie życia biedniejszych mieszkańców.



l.p	Treść opinii
	Od wykluczania z ruchu zanieczyszczających powietrze samochodów są przeglądy techniczne.
1319	Niewielka poprawa jakości powietrza.
1320	Zerowe korzyści. Niemcy zaczynają likwidować takie strefy, bo nie mają żadnego wpływu na jakość powietrza.
1321	Żadnych korzyści, a tylko utrudnienia dla ludzi biedniejszych
1322	1. Lepsza jakość powietrza 2. Mniej zanieczyszczeń 2. Mniej samochodów w centrum miasta 3. Więcej miejsc parkingowych dla pozostałych aut
1323	SCT pozwoli pozbyć się pojazdów, które posiadają wyeksploatowane silniki (z racji wieku, skorelowane z przebiegiem), których właściciele nie naprawiają, gdyż działają wg schematu "stare auto=tanie auto i nie warto przeznaczać znacznych środków na naprawę czegoś taniego".
1324	To ekooszołomstwo dla bogaczy, a nie zwykłych mieszkańców. Nie widzę żadnych korzyści dla mieszkańca tylko dla dealerów samochodowych
1325	Żadne
1326	Czystsze powietrze
1327	Lepsze powietrze w gęstej zabudowie
1328	Uważam, że wprowadzenie strefy czystego transportu zdecydowanie poprawiłoby jakość powietrza we Wrocławiu, jednakże jedynym wariantem który to gwarantuje jest wariant nr III.
1329	Żadnych. Czysta głupota
1330	Może mieć to sens, choć myślę, że równie dużo sensu miałoby też rozwijanie transportu publicznego, czy wprowadzanie zasady, by jednego dnia wjeżdżały pojazdy o numerach parzystych, innego



I.p	Treść opinii
	nieparzystych. Wariant II ma faktycznie najwięcej sensu, choć może warto zacząć od wariantu najłagodniejszego obszarowo
1331	Ograniczenie ruchu starych pojazdów (równoczesne zmniejszenie emisji szkodliwych substancji i zmniejszenie ruchu samochodowego- długo czas oczekiwania na samochody zeroemisyjne+ ich cena)
1332	Zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza w centrum i ograniczona zostanie ilość aut.
1333	- żadnych
1334	Nie widzę żadnych
1335	Nie widzę. To bolszewickie ograniczanie legalnie nabytych praw własności pojazdów, nieruchomości jak garaże i swobody poruszania się
1336	Lepsza jakość powietrza
1337	Czyste powietrze. Więcej miejsc do parkowania. Uwolnienie chodników dla pieszych, znikną stare gruchoty.
1338	Nie widzę korzyści
1339	Żadnych
1340	Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w centrum miasta jak również zmniejszenie natężenia ruchu i zmianę nawyków transportowych mieszkańców
1341	Zmniejszenie liczby pojazdów jawnie zanieczyszczających nasze miasto, w tym wraków wjeżdżających codziennie w godzinach pracy.
1342	Żadne / niewielkie
1343	Nie widzę korzyści



l.p	Treść opinii
1344	Jeśli ograniczenie będzie miało formę wszystko-albo-nic (czyli żadnych ograniczeń dla pojazdów dopuszczonych, a z drugiej strony całkowity zakaz dla tych "pod kreską"), a ograniczenie obejmie tylko 5% pojazdów -- to nie widzę żadnego sensu. Zwłaszcza, że chyba nikt nie sprawdził ile te stare samochody na prawdę generują zanieczyszczeń, czyli ile km albo godzin faktycznie jeżdżą po mieście. Na wyczucie wydaje się, że najstarsze pojazdy, jeśli są jeszcze w ruchu, to jeżdżą minimalnie a zanieczyszczenia generowane są przez nowsze samochody w intensywnym użytku.
1345	Niewielkie. Dramatycznie niezbędne są szybsze zmiany i ambitniejsze plany. Spójrzcie na liczby zachorowań i śmierci wrocławian, których nie słuchacie od lat, robiąc wszystko tylko probiznesowo, a nie dla mieszkających tu i płacących naprawdę podatki. Przed wyborami sobie przypominacie, że trzeba coś poobiecywać. Idzie kasa na propagandę, a nawet najprostszycy decyzji dotyczących poprawy warunków życia nie umiecie podejmować dla dobra ludzi. Wszystko tylko dla drenowania kasy miasta. Jest kasa na dotowanie Śląska Wrocław albo kolejne inwestycje drogowe w tym autostrady rowerowe w miejsce zieleni, ale na remonty chodników i prawdziwe zadbanie o powietrze i zieleni już nie. Święte samochody to totemy w głowach urzędników.
1346	Zmniejszenie smogu i ruchu samochodowego w centrum Wrocławia
1347	czystą powietrze, lepsza jakość życia, obniżenie temperatury
1348	czyste powietrze.
1349	Korzyści żadnych, sami autorzy piszą że to raptem 5% pojazdów. Co to zmieni w zanieczyszczeniu czy ilości pojazdów? Nic. Kto ma najstarsze pojazdy? Osoby które nie potrzebują nowych bo z nich bardzo zadko korzystają. Wniosek? Koszt wprowadzenia strefy, koszty społeczne i



l.p	Treść opinii
	koszty gospodarcze przekroczą zyski z redukcji emisji czy ilości pojazdów.
1350	Cały Wrocław powinien być strefą! Wariant 3 to powinien być wariant bazowy i rozszerzany. Nie ma potrzeby starych, trujących aut, zwłaszcza diesli.
1351	-Jedyną korzyścią jest ograniczenie ruchu wjazdowego do miasta. Osoby niżej sytuowane, mieszkające poza Wrocławiem, a pracujące na terenie strefy będą miały utrudnione korzystanie z transportu w mieście. W ten sposób część z nich być może zrezygnuje z podróży samochodem, a wybierze pociąg lub podmiejski autobus. Działanie to ograniczyłoby korki w centrum.
1352	Żadne
1353	Żadnych. Nie widzę żadnych korzyści.
1354	żadnych Wrocław to nie tylko owe mityczne centrum zakazać w ten sposób wjazdu wszystkim pojazdom spoza Wrocławia!
1355	może najpierw niech miasto zadba o zanieczyszczenia z kominów kamienic gdzie pali się wszystkim co popadnie. Z jakiegoś powodu mamy problemy ze smogiem zimą głównie
1356	Brak korzyści
1357	Żadne. To co ? Jak ktoś jest biedny i pasuje do wizerunku , to należy go pozbawić dajmy na to auta? Szarego ludzia nie stać na auta za setki tysięcy, A jak ktoś ma w aucie silnik wymieniony na nowszy, bo to przecież część zamienna , to co? Żenada.
1358	Popieram wariant 3 i domagam się rozszerzenia również o Grabiszyn-Grabiszynek, Popowice oraz Karłowice-Różankę



I.p	Treść opinii
1359	Mniej smogu, mniej hałasu, mniej samochodów parkujących, lepsze miasto
1360	Niestety nie widzę korzyści z wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów. Jak pokazuje przykład Niemiec, które wprowadzały tego typu strefy, nie przyniosło to oczyszczenia powietrza w miastach. Coraz większa liczba niemieckich miast decyduje się na likwidację tzw. umweltzone, czyli stref czystego transportu.

Odpowiedzi na pytanie nr 2

Jakie widzisz zagrożenia wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?

I.p.	Treść opinii
1	Na ten moment wpiszę przede wszystkim duże koszty, które będą musieli ponieść mieszkańcy (zakup nowych samochodów w okresie dużego wzrostu cen (również samochodów). Mieszkańcy budynków wielorodzinnych nie mogą przesiąść się też na samochody elektryczne gdyż nie mają możliwość ich ładowania z własnej instalacji elektrycznej a ładowarek ogólnodostępnych można we Wrocławiu ze świecą szukać. Zaproponowany obszar obejmuje duże osiedla mieszkalne (np. Szczepin). Mieszkańcy tych osiedli z pewnością używają samochodów by dostać się trudniej dostępne rejony miasta (gdzie dojazd komunikacją miejską zajmuje np. 1 godzinę) lub do wyjazdów poza miasto. Raczej bardzo rzadko używają samochodów do wjazdu w ściśle centrum miasta (okolice rynku).
2	Problem z wjazdem samochodami przez mieszkańców na osiedla objęte strefą, biorąc pod uwagę wiek wielu samochodów a dodatkowo obecne warunki ekonomiczne w kraju powodujące że wielu ludzi rezygnuje obecnie z wymiany samochodu na nowszy



l.p.	Treść opinii
3	Zwiększenie kosztów życia dla mieszkańców planowanej Strefy.
4	Finansowe związane z zakupem auta
5	Wykluczenie transportowe, ograniczenia dla ludzi pracujących i mieszkających w strefie objetej sct . Nie konstytucyjny przymus do niekorzystnego rozporządzenia własnym mieniem w przypadku mieszkańców w granicy sct których pojazdy nie będą mogły wjechać do strefy, a co za tym idzie nie będzie możliwy dojazd do własnej posesji i jedynie pozostanie przymusowa sprzedaż. Co więcej SCT nie przyniesie żadnych korzyści, powietrze się od tego nie poprawi bo większość zanieczyszczeń pochodzi z kominów kopciuchów, a nie z transportu. To pokazał chociażby lockdown podczas którego odczyty smogowe się nie zmieniły chociaż ruch na ulicach zmalał o co najmniej 90%
6	Brak możliwości wjazdu dla osób starszych, które posiadają stare samochody i rzadko je używają.
7	Brak alternatywy dojazdu do centrum, dzielenie mieszkańców na tych których stać na nowe auto i na tych co nie stać
8	Szczególnie odwoływanie się do normy euro 7 której jeszcze nie ma. Ponadto zamiast sztucznie dzielić samochody na rok produkcji warunkiem wjazdu powinny być stan techniczny i badanie spalin.
9	Pozbawienie możliwości dojazdu do WŁASNEGO domu, pracy. Straci też wyłączony obszar, przez brak możliwości dojazdu do sklepów, atrakcji.
10	Przy fatalnie działającej komunikacji miejskiej centrum miasta będzie nieosiągalne dla osób mieszkających dalej i przyjezdnych.
11	duże utrudnienia w przemieszczaniu się mieszkańców i ich zubożenie
12	Koszt wymiany samochodów na spełniające standardy dla niektórych osób może być bardzo wysoki



l.p.	Treść opinii
13	<p>1. Jak pisałem nie są żadni eksperci.</p> <p>2. Widzę zagrożenie wzrostu zawartości tlenków azotu i innych wymienionych substancji gdyż SCT jest ściemnianiem. Przyczyną nie są samochody, których ilość się nie zwiększyła a zniszczenie wentylacji miasta przez błędne decyzje / zaniechania / itd tych władz miasta, które są odpowiedzialne za urbanistykę. Pozamykano naturalne ciągi wentylacyjne miasta budując bez ładu i składu - pod wyraźny interes deweloperów.</p> <p>Ta degradacja nie ulegnie zmianie więc wprowadzenie SCT nie ma znaczenia.</p> <p>3. Widzę zagrożenia prywatności obywateli, gdyż widać, że kierunek jest obrany na montaż kamer i innych systemów inwigilacji.</p>
14	nie widzę zagrożeń, tylko same korzyści
15	Zamach na wolność ludzi
16	<p>Nadmierne i niewspółmierne do zawodowych transportów i przyjezdnych spoza stref i miasta obciążenie dla mieszkańców stref, prowadzące nawet do częściowego wykluczenia.</p> <p>Jest to nakładanie rygoru jednakowo na sprawców (zawodowych transportowców/ turystów, etc. dla których rygor nie stanowi zanczącego kłopotu/ obciążenia),</p> <p>jak i ich ofiary (lokalnych mieszkańców, dla których kłopot i obciążenie może być ogromne/ wykluczające).</p> <p>Po raz kolejny samorząd pomaga w rozgrywce:</p> <p>LOKALNI MIESZKAŃCY ścisłego centrum Starego Miasta kontra TURYSŃCI, HOTELARZE SZAREJ STREFY, DOSTAWCY, KNAJPIARZE</p> <p>w uzyskaniu wyniku 0 : 10</p> <p>i po raz kolejny LOKALNI MIESZKAŃCY ścisłego centrum Starego Miasta będą dociskani tak długo, aż Stare Miasto zostanie</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>wyczyszczone, a w Radzie Osiedla może tylko już z peryferii Starego Miasta znajdą się ostatnie niedobitki mieszkańców.</p> <p>Już na wstępie zaznacza się, że lokalni mieszkańcy nie otrzymają ulgi od rygoru "jednej kosa", co jest niezrozumiałe o tyle, że wystarczyłoby ograniczyć rygor w przypadku lokalnych mieszkańców stref do odpowiednio rygorystycznego zakupu w przypadku nowo rejestrowanego pojazdu, ale nie do uniemożliwienia użytkowania posiadanego obecnie!</p> <p>Emeryt-mieszkaniec ścisłego centrum Starego Miasta, gnębiony przez brak warunków do względnie normalnego życia, używający swojego leciwego pojazdu raz na tydzień dla wybiegu z posiwiałym już psem i wytchnienia poza miastem, zostałby zmuszony do rezygnacji z jedynej praktycznie radości jaka mu została, bo na pewno nie będzie mógł na ostatnie lata ani szukać, ani zakupić nowszy model pojazdu W IMIę STREFY.</p> <p>Istnieją inne ścieżki realizacji, których nie omawia się wcale, jak podatek samochodowy (istniejący i praktykowany w innych krajach) czy choćby podatek ekologiczny-paliwowy.</p> <p>Zatruwający ponoć najmocniej gaz LPG może być wykluczony z rygoru, ale już lokalny mieszkaniec nie!? - To nieuczciwe!</p>
17	<p>Tak naprawdę, żeby poprawić powietrze trzeba przede wszystkim zająć się WYŁAPYWANIEM z naszych ulic pozostawiających chmurę dymu samochodów, niestety zwłaszcza diesli. I co ciekawe, często wcale to nie są te najstarsze samochody... Wykluczymy klasyki tylko ze względu na wiek, często zadbane i w dobrej kondycji, a wiele młodszych zdezelowanych śmierzeli dalej będzie jeździć i straszyć. Czemu takimi autami nikt się nie zajmie??? Jak to często bywa "wylejemy dziecko z kąpielą".</p>
18	<p>Złość ludzi, którzy nie interesują się wynikami badań.</p>



l.p.	Treść opinii
19	Wprowadzenie stref podważa podstawowe konstytucyjne prawo do swobodnego korzystania z posiadanej własności (w tym pojazdów). Wprowadzenie SCT pogłębia jedynie dyskryminację (nie wszystkich stać na nowe/nowsze lub elektryczne auto) i wykracza daleko poza uzasadnioną potrzebę (potencjalna korzyść jest wysoce nieproporcjonalna do planowanych ograniczeń). Planowane zakazy mogą jedynie wpłynąć w niewielkim stopniu na stopień NOx, a pozostaną bez wpływu na pyły zawieszone (które pochodzą głównie ze startych opon i klocków hamulcowych).
20	Ludzi nie stać na nowe samochody
21	Brak możliwości poruszania się mieszkańców terenów objętych strefą
22	Ograniczy się moja mobilność w mieście. Nie będę mogła korzystać z samochodu w potrzebie. Dyskryminuje się uboższych obywateli.
23	Mieszkańcy biedniejszych dzielnic, np. Ołbin czy Nadodrże mogliby mieć problemy z wymianą samochodów na nowsze. Mieszkańcy tych dzielnic ze względu na swój wiek mogą mieć problemy z adaptacją do nowych przepisów.
24	Pogorszy się sytuacja mieszkańców gorzej sytuowanych, starszych, których nie będzie stać na nabycie "dozwolonego" samochodu, natomiast Wrocław dalej będzie otwarty dla majątnych niewrocławian.
25	Uważam, że strefa jest zachowawcza i niewystarczająca, dodatkowo obawiam się, że nawet wprowadzona w tym kształcie będzie notorycznie ignorowana przez przyjeżdżających (podobnie jak wrocławskie buspasy). Wyrzucie auta prywatne z centrum, jeśli boicie się kierowców to przypomnijcie sobie głos z panelu obywatelskiego: niemal 90% mieszkańców Wrocławia opowiedziało się za komunikacją miejską i rowerową. Chcę oddychać świeżym powietrzem w centrum nie spalinami!



l.p.	Treść opinii
26	Kierowcy zaczną objeżdżać strefę przez rejony Wrocławia nieobjęte strefą. Ludzie dojeżdżający do Wrocławia samochodami niespełniającymi kryteriów wjazdu do strefy zaczną parkować na osiedlach nieobjętych strefą, zmniejszając dostępność miejsc parkingowych.
27	Strefa powinna obejmować całe miasto. Jako mieszkaniec peryferyjnej dzielnicy czuję się obywatelem drugiej kategorii. Płacę podatki tak samo jak mieszkańcy centrum - natomiast tylko oni będą uprzywilejowani. Liczę na bardziej ambitne podejście.
28	Zubożenie mieszkańców, niekonstytucyjność z powodu nierówności wobec prawa. Ograniczanie praw mieszkańców względem ludzi spoza miasta.
29	Duże
30	Konieczność sprzedaży aut niespełniających kryteria
31	Proponowane zmiany spowodują utrudnienia dla mieszkańców sąsiednich osiedli
32	tylko wariant 1
33	Ucierpią mieszkańcy sąsiednich ulic/osiedli
34	Zakaz ruchu motocykli w centrum, wymuszenie na mieszkańcami Wrocławia zakupu nowych aut. Udowodnienie mieszkańcom, że instalacja LPG w samochodach jest bez sensu, bo Państwa zdaniem nie jest ekologiczna.
35	Wykluczenie społeczne seniorów jeszcze większe niż obecnie, Wykluczenie transportowe ludzi ubogich, niewydolna komunikacja miejska może nie wyrobić.



l.p.	Treść opinii
36	<p>Jestem zdecydowanie za wariantem I i 1. Jako mieszkanka strefy, kierowca i osoba prowadząca działalność gospodarczą uważam, że choć zmiany są konieczne, to powinny być wprowadzane w sposób realistyczny i nienarażający mieszkańców na niepotrzebne, dodatkowe koszty. Dobrze byłoby przewidzieć dłuższy okres przejściowy dla mieszkańców i zaopatrzenia (ochrona mieszkańców przed wzrostem kosztów życia i pauperyzacją). Zawodowo zajmuję się m.in. ochroną powietrza i realnie mieszkam w samym centrum. Najbardziej uciążliwe dla mieszkańców źródła zanieczyszczeń powietrza to nadal niska emisja ze źródeł energetycznego spalania paliw, piekarni i gastronomii, spalinowe agregaty prądotwórcze, motocykle (o których w ogóle nie wspomniano w projekcie) oraz pojazdy tuningowane. Jeżeli miasto chciałoby realnie poprawić warunki życia mieszkańców, to należałoby w pierwszej kolejności zakazać wjazdu jednośladów (poza mieszkańcami) i pojazdów tuningowanych, co poprawiłoby nie tylko jakość powietrza, ale i klimat akustyczny.</p>
37	<p>Wykluczenie osób, których nie stać na nowsze pojazdy. Gdzie ta promowana równość i tolerancja?</p>
38	<p>Ograniczenie dostępu i swobody poruszania się po własnym mieście i wymuszanie na obywatelach zakup drogich aut lub przesiadanie się na mniej wydajne środki transportu osobistego lub publicznego.</p>
39	<p>Oparcie raportu o osoby ZAMELDOWANE może być założeniem podważającym sensowność wniosków. Tak samo jak liczba aut zarejestrowanych w Wrocławiu nie odzwierciedla stanu faktycznego, tak samo meldunek nie pokazuje ile osób faktycznie mieszka na danym terenie.</p>
40	<p>Za duża ilość samochodów spalinowych, smog oraz zanieczyszczenie. Proponuję bardziej restrykcyjne ograniczenia np. Tylko samochody elektryczne mają prawo wjazdu.</p>



l.p.	Treść opinii
41	Paraliż miasta
42	Duży stopień wykluczenia osób mniej zamożnych, oraz zdecydowanie zbyt duży obszar objęty restrykcjami w niektórych wariantach. Brakuje też wykluczenia z restrykcji jednośladów, które pomagają w zmniejszaniu korków, a przez to emisji spalin.
43	j.w.
44	Nie widze
45	<ol style="list-style-type: none">1. Zwiększone korki przy obwodzie strefy2. Likwidacja małych biznesów w centrum, ze względu na zwiększone koszty dostawy itd.3. Problemy z transportem, spowodowane wykluczeniem starszych aut taksówkarzy4. Zwiększona różnica między zamożniejszymi a biedniejszymi obywatelami miasta5. Problem z miejscami parkingowymi - każdy podróżujący do centrum kogo nie stać na nowe auto będzie parkował w okolicach końca strefy6. Redukcja miejsc pracy, a przynajmniej dostępność pracy dla biedniejszych, posiadanie nowego samochodu z duża szansa stanie się wymogiem w wielu firmach realizujących usługi dostawcze7. Zwiększone obciążenie komunikacji miejskiej, która i tak już jest przeciążona w godzinach szczytu8. Zwiększenie kosztów usług opartych na transporcie9. Dyskryminacja ze względu na stan majątkowy, odcięcie biedniejszych od centrum miasta, w szczególności przybywających z zewnętrznych części Wrocławia lub okolicznych miejscowości10. Zwiększenie obłożenia pociągów w których i tak już często nie ma miejsc innych niż stojące.



l.p.	Treść opinii
46	<p>Realnym zagrożeniem jest zbyt wolny rozwój sieci i taboru miejskiej komunikacji zbiorowej. Brakuje wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską (Wrocław ma bardzo dużą ilość stacji kolejowych w granicach miasta, szybciej można w wiele miejsc dojechać pociągiem). Wciąż też wiele ścieżek rowerowych ma luki komunikacyjne. Wiele ścieżek jest poprowadzona wzdłuż ulic o największej intensywności ruchu, co odbija się na zdrowiu rowerzystów wdychających spalinę. Rekomendowany II wariant to zaledwie 6% powierzchni, ograniczenia mogą nie wpłynąć znacząco na poprawę jakości powietrza. Ponadto pozostałe 94% miasta jako pierścień spalin dookoła strefy będzie i tak nasycać powietrze w centrum szkodliwymi pyłami. 75% ludzi mieszkających poza rekomendowanym II wariantem to też 75% dzieci codziennie docierających poza teoretycznie ochronnym działaniem strefy do swoich szkół i przedszkoli, wdychających zanieczyszczone powietrze. To ma realny wpływ na ich rozwój i zdrowie (astma, alergie, ADHD, obniżenie odporności, rak) Chciałabym wprowadzenia najbardziej ambitnego wariantu.</p>
47	<p>Znaczne utrudnienia w przemieszczaniu się, zakorkowanie miasta, pozbawienie ludzi możliwości posiadania samochodu, stopniowe ograniczanie wolności mieszkańców. Sprzeciwiam się wprowadzeniu takiej strefy.</p>
48	<p>Obawiam się, że społeczeństwa nie będzie stać na takie rozwiązania np. Żeby mieć auto spełniające wymogi. Odbije się to na najbiedniejszych</p>



l.p.	Treść opinii
49	<p>Wykluczenie ekonomiczne uboższej części ludności - brak możliwości niezależnego od komunikacji zbiorowej poruszania się po mieście. W mojej opinii, jak i moich znajomych, w centrum miasta mieszkają w większości biedniejsi ludzie (szczególnie na północ od centrum, np. Ołbin, dzielnice ze starymi kamienicami, ogólnie obszar strefy wg Wariantu II), których nie stać na drogie, nowoczesne samochody. Mieszkańcy tych obszarów prawdopodobnie kupują samochody w granicach 15-20 zł, czyli ponad 15-20 letnie. Nie robiłem badań, ale to po prostu widać na ulicach. Wprowadzenie strefy zmusi tych mieszkańców do sprzedaży samochodu i korzystania z MPK. Osobiście unikam wrocławskiego MPK, które jest przepełnione, w zimie często zimne tramwaje, zapach niezbyt przyjemny, głośno. Jestem mieszkańcem Wrocławia od urodzenia (1987r), wychowywałem się na Biskupinie i dojeżdżałem stamtąd do gimnazjum koło pl. grunwaldzkiego, do liceum na Zacisze, na studia na Karłowice. Po tych doświadczeniach, jak tylko miałem możliwość zakupu auta, od razu skorzystałem. dojeżdżałem nim choćby do rynku. Po tych wszystkich latach nie wyobrażam sobie życia w naszym mieście bez samochodu. Różnica komfortu i zaoszczędzony czas są olbrzymie. Oczywiście MPK czasem jest potrzebne, jednak nie ma co ukrywać, że jeżdżąc MPK po centrum, wielu spraw nie załatwimy tak sprawnie (choćby większe zakupy).</p> <p>Ponadto, piszą Państwo w broszurze, że są badania dot. udziału 27% transportu drogowego w emisyjności CO2. Czy zadali sobie Państwo pytanie jak to wygląda w skali globu? Z badań, które ja znam wynika, że 0,04% atmosfery stanowi CO2; przy czym emisja CO2 wytwarzana przez człowieka to 8% (z tych 0,04%, czyli 0,000032). Polityka proekologiczna UE i lokalna jest chybiona, powinna skupiać się na transporcie morskim i lotniczym jak już. Samochody generują</p>



l.p.	Treść opinii
	śladowe ilości groźnych substancji. Pomijam to, że ślad węglowy pozostawiany przez "stare diesle" jest mniejszy niż aut elektrycznych - na to też są badania. Państwa propozycja to czysta hipokryzja. Strefa czystego transportu nie przyczyni się do poprawy jakości powietrza do czasu wymiany kopciuchów. To jest kłamstwo, że strefa wpłynie pozytywnie na zdrowie mieszkańców - prawdopodobnie strefa niczego nie zmieni poza tym co napisałem wyżej (ograniczenie możliwości poruszania się uboższej ludności).
50	Stefa tylko dla bogatych
51	Problemy z transportem i finansami mieszkańców.
52	W raporcie pseudoekspertów nie uwzględniono opinii mieszkańców oraz kształtu miasta oraz zapotrzebowań transportowych mieszkańców. Obszar SCT która jest z założenia szkodliwym produktem samochodu powinien obejmować co najwyżej stare miasto (ściśle okolice rynku), nie obowiązywać dostawców oraz nie powinien obejmować ulic Kazimierza Wielkiego, Grodzkiej, Kołłątaja, Piłsudskiego by nie doprowadzić do samochodowego ograniczenia tranzytu.
53	Ograniczenie ludzi do poruszania się po mieście.
54	Trudności z dostępem indywidualnych osób do usług w centrum, szczególnie osób z upośledzeniem ruchu.
55	Haos komunikacyjny.
56	Wykluczenie komunikacyjne dla osób nieposiadających pojazdów spełniających warunki, utrudnienie transportu, marnowanie pieniędzy na wprowadzanie złego rozwiązania.
57	prowadzenie dalszej polityki rzekomej polityki sadzenia drzew pod przykrywką wycinania większej ilości. bunt społeczny coraz bliżej.



l.p.	Treść opinii
58	<ol style="list-style-type: none">1. Zwiększenie ilości samochodów elektrycznych w mieście (i poza nim) a więc większe ryzyko groźnego dla środowiska zapłonu akumulatorów samochodu elektrycznego.2. Zwiększone opłaty parkingowe w mieście.3. Brak miejsc parkingowych wokół stref zakazu.4. Straty barów, restauracji i innych lokali działających w strefach na skutek wprowadzonych ograniczeń.5. Koszty jakie może ponieść miasto z tytułu odszkodowań placonych za przegrane procesy sądowe za wprowadzenie prawa dyskryminującego naczyną część obywateli.3. Zubożenie społeczeństwa zmuszonego do zakupu droższych samochodów.4. Utratę przez państwo polskie pieniędzy z tytułu zakupu nowych samochodów od koncernów, które te środki transferują poza granice naszego państwa.5. Koszty społeczne w postaci rozbitych rodzin, tragedii rodzinnych po osadzeniu w więzieniach urzędników, którzy proponowane prawo dyskryminujące posiadaczy starszych samochodów forsowali że względu na przyjęte bezprawnie korzyści majątkowe lub którzy na takie korzyści oczekują w przyszłości.
59	Nie wiedziałem, że będzie osobne okno na zagrożenia, więc wpisałem wszystko w korzyściach
60	Nadmierna ingerencja w prawa i wolności obywatelskie. Nieproporcjonalne ograniczenie praw osób nieposiadający środków na zakup nowego pojazdu spełniającego wymogi opisane w programie.
61	Wykluczenie, segregacja ludzi, problemy z parkowaniem, koszty, chaos, niesprawiedliwość



l.p.	Treść opinii
62	wykluczenie wielu mieszkańców, dyskryminacja mieszkańców o mniej zasobnych portfelach
63	Właściciele starszych aut nie będą mogli się poruszać po mieście
64	Wykluczenie komunikacyjne dla najbiedniejszych, którzy już nie będą mogli np. pojechać autem do sklepu po większe zakupy, czy odwiedzić rodziny po drugiej stronie miasta. MPK niestety wcale tanie nie jest i nie stanowi konkurencji dla samochodów - jest nieprzewidywalne i nie nadaje się do spraw priorytetowych. Bogaci będą mogli nas truć autami spalającymi tyle paliwa co czołgi, bo ich ograniczenia nie obowiązują.
65	Nierówność wobec prawa. Wszyscy płacą podatki a tylko wybrani będą mogli korzystać z infrastruktury.
66	Wykluczenie komunikacyjne biedniejszych mieszkańców Wrocławia. Obecny stan MPK jest dramatyczny i nie widać perspektyw na szybką poprawę. Skoro jedną krótką linię tramwajową na Nowy Dwór budujecie tyle lat, to kiedy będzie linia na Jagodno lub Zakrzów? W 2050tym?
67	<ul style="list-style-type: none">• utrudnienie życia mieszkańcom• zmuszenie najbiedniejszych do wydawania oszczędności życia na nowszy samochód, bądź ograniczenie wolności przemieszczania
68	Tak. Prowadzę działalność gospodarczą w ramach której dojeżdżam do klientów. To rozwiązanie ograniczy moje możliwości. Również klienci nie będą mieli dostępu do moich usług
69	Brak zagrożeń
70	Wykluczenie społeczne dla uboższych mieszkańców miasta
71	Wykluczenie osób o niskich dochodach.



l.p.	Treść opinii
72	Wykluczenie społeczne , Większe korki, powietrze bez zmian. Miasto tylko dla wybranych.
73	<p>Zakładany projekt nie wyłącza z zakazu wjazdu do SCT motocykli, skuterów i aut na lpg. LPG jest czystszy paliwem od diesla czy benzyny a technologia dostępniejsza i tańsza od samochodów elektrycznych. Zagrożeniem zaproponowanej strefy (śródmieścia) jest to, że mieszkająca tam tkanka społeczna posiadająca stare auta nie będzie w stanie zmienić w czasie tych aut i zakaz będzie tak mało skuteczny, jak zakazy zatrzymywania się i postoju we Wrocławiu.</p> <p>Proszę zwrócić szczególną uwagę na motocykle i skutery. Wrocław jako najcieplejsze miasto w Polsce z długim sezonem, mogłoby wiele skorzystać na promowaniu tego środka transportu zaraz obok komunikacji miejskiej i rowerów. Jak wskazują badania mobilności FEMA z różnych lat jednoślady mechaniczne są najszybszym i najsprawniejszym środkiem transportu. Jadąc motocyklem sprawnie przedostajesz się w mieście do miejsca docelowego, przez co mimo posiadania silnika spalinowego wytwarzasz mniej spalin niż auto stojące w korku. Motocykle nie są na olej napędowy i nie ma ryzyka, że zostanie wycięty DPF/EGR. W badaniu mobilności FEMA z 2017 w 13 na 14 miejscowości miast europy zachodniej, motocykl szybciej dostawał się od pozostałych na miejsce. Potem motorower. Motocykl był 30% szybszy w korkach od auta a 53% od komunikacji miejskiej. Te wyniki mają również przełożenie na Wrocław. Z motocyklem i skuterem w warunkach wrocławskich przegrywają zarówno auta jak i komunikacja miejska. Przeprowadzono test dojazdu z centrum handlowego Magnolia do Hali stulecia motocyklem, komunikacją, hulajnogą elektryczną i rowerem. Pierwszy dojechał motocykl. FEMA badania mobilności wykonuje cyklicznie i w 2014, 2017, 2019, 2021 dochodzą do tych samych wniosków. W badaniu przeprowadzonym</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>przez wydział transportu w Brukseli w 2011 stwierdzono, że na danym odcinku zakorkowanej ulicy zamiana o 10% samochodów na motocykle powoduje redukcję korków o 63%. Badania w Melbourne wskazały iż Motocykle i skutery iż zamiana 10% ruchu samochodów na motocykle spowodowało zmniejszenie korka o 8 min dla 90% kierowców, a spadka straconego czasu w korkach o 63%. Dlatego warto dokonać starania w promowaniu jazdy jednośladami nie tylko rowerami ale również mechanicznymi. Motocykle redukują natężenie ruchu, mniej zużywają paliwa i emitują mniej zanieczyszczeń nie stojąc w korkach, na nich jest krótszy przejazd i mniej zajmują pasa od samochodu. Tam, gdzie stoi jeden samochód na pasie, tam mieści się 3-6 motocykli i do 10 skuterów. Jak często mówi się, motocykle w porównaniu z samochodami zużywają mniej paliwa, emitują mniej szkodliwych substancji, a dzięki swoim rozmiarom nie powodują korków i problemów z parkowaniem, nie stoją w korkach i nie jeżdżą w poszukiwaniu miejsca parkingowego . A kiedy już znajdą miejsce parkingowe, potrzebują mniej miejsca niż samochody. Krótko mówiąc, motocykle są częścią rozwiązania, a nie problemem.</p>
74	<p>Zagrożeniem jest przymuszanie Wrocławian, których nie stać na lepsze auto, albo których auta są w dobrej formie i nie widzą potrzeby jego zmiany, do takiej zmiany, co nabije kabzę producentom aut, sprzedawcom aut oraz bankom, bo większość nie będzie mogła sobie pozwolić na zakup za własną zgromadzoną gotówkę. Jest to jednocześnie stygmatyzacja oraz dyskryminowanie ludzi, którzy kupili LEGALNE na moment kupna auto, zatem spełnili wszelkie przesłanki tego, że mogą z tego auta korzystać. Wprowadzanie nowych zasad w "trakcie gry" w postaci STC jest jak zmiana zasad w trakcie gry w szachy przez jednego z graczy. Jest to nieuczciwe, nielegalne i każda osoba, która się do tego przyczyni będzie ciągnięta po sądach ...</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>prywatnie jako Jan Kowalski, a nie radny miejski Wrocławia. Łatwiejszym sposobem na zanieczyszczenia jest więcej zieleni, która potrafi to wyłapywać. Niestety biorąc pod uwagę ciągłą betonozę Wrocławia, widocznie ktoś o tym nie pomyślał nieświadomie bądź celowo. Jest wiele miejsc, gdzie można wprowadzić rośliny wyłapujące zanieczyszczenia. Skoro Państwo lubią zmieniać zasady gry to proponuję zdelegalizować wszystkich radnych, a decyzje żeby były podejmowane przez wszystkich Wrocławian poprzez e-referenda. Mieszkańcy Wrocławia lepiej wiedzą, czego chcą i potrzebują niż garstka osób, która myśli jak została radnymi, to są bogami dla mieszkańców, a naprawdę najpewniej są zakompleksionymi bądź skorpowanymi ludźmi, którzy w większości przypadków mają gdzieś interes miasta.</p>
75	<p>Strefa jest działaniem pozornym. Poprzez sprawdzenie wieku auta będziemy wpuszczali auta nowe z wyciętymi katalizatorami, a zabronimy wjazdu autom starszym, nawet jeśli wydzielają one mniej spalin. Ponadto zwiększy to wykluczenie społeczne ludzi, których nie stać na nowsze samochody.</p> <p>Jako mieszkaniec strefy wyznaczonej przez wariant II, stanowczo protestuję przeciwko ponoszeniu dodatkowych opłat oraz marnowania czasu na procedury formalne wynikające z wyrobienia przepustki dla mnie i dla moich gości. Nie jestem przeciwnikiem strefy czystego transportu, ale jestem przeciwnikiem przenoszenia na obywateli obowiązków związanych z jej wprowadzeniem (wyrobienie naklejek, przepustek itp.).</p> <p>Konieczność zakupu naklejek, i to innych dla każdego miasta, jest pomysłem nie do zaakceptowania, dlatego wprowadzenie strefy ma sens tylko i wyłącznie w przypadku automatycznego systemu sczytującego dane z bazy danych który nie będzie wymagał od</p>



I.p.	Treść opinii
	<p>mieszkańców, ich gości oraz turystów ponoszenia dodatkowych opłat za naklejki. Ponadto Strefa ma sens wyłącznie w połączeniu z wyrwywkowymi kontrolami emisji spalin, w celu stwierdzenia, czy właściciel pojazdu nie wyciął katalizatora.</p> <p>Ponadto, zmiany te będą wiązały się z koniecznością wymiany aut dla sporej liczby mieszkańców Wrocławia, a okres vacatio legis jest zbyt krótki. Dobrym pomysłem byłoby, aby w pierwszej fazie dopuścić do ruchu wszystkie auta, które należą do mieszkańców zameldowanych w obrębie strefy.</p> <p>Wybranie stronniczej instytucji do przeprowadzenia badań świadczy o tym, że decyzja o kształcie strefy została już podjęta, a konsultacje społeczne są tylko działaniem pozornym. Takie działanie władarzy Wrocławia podważa zaufanie do nich w kwestii przyszłego kształtu strefy.</p> <p>Wprowadzenie Strefy przed uproszczeniem legislacji krajowej (rezygnacja z nalepek na rzecz automatycznego systemu kontroli) będzie jeszcze większą klęską rządzących Wrocławia niż brak tramwaju na Jagodno ze względu na brak legislacji o przecinaniu szyn tramwajowych z torami kolejowymi. Czyżby władza nie uczyła się na swoich błędach?</p>



l.p.	Treść opinii
76	<p data-bbox="316 264 646 297">29.04.2023, Wrocław</p> <p data-bbox="316 320 1018 353">Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia</p> <p data-bbox="316 376 1305 472">Popieramy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) w najbardziej ambitnym wariantcie.</p> <p data-bbox="316 495 1334 645">Strefa Czystego Transportu powinna być jednym z elementów szerokiej polityki mającej na celu poprawę jakości powietrza we Wrocławiu.</p> <p data-bbox="316 667 1369 763">W załączeniu przedstawiamy wnioski do projektu Strefy Czystego Transportu:</p> <ol data-bbox="363 786 1441 1921" style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 786 1441 987">1. Wyznaczenie Strefy w granicach Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Wszyscy mieszkańcy Wrocławia mają prawo do czystego powietrza, dlatego nie możemy tego prawa ograniczać do centrum miasta.<li data-bbox="363 1010 1417 1167">2. Przedstawienie wpływu SCT na stan powietrza w mieście: lokalnie i globalnie. Prognozę oraz rokrocznie: wyniki z danego roku oraz prognoza na kolejny.<li data-bbox="363 1189 1433 1285">3. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób z niepełnosprawnościami, przypisywanymi do osoby, nie do auta.<li data-bbox="363 1308 1345 1458">4. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla osób urodzonych przed 1 stycznia 1955 roku, przypisywanymi do osoby, nie do auta.<li data-bbox="363 1480 1441 1688">5. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdy historycznych, tj. pojazdów co najmniej 40-letnich, mających szczególną wartość historyczną i zarejestrowanych jako pojazdy zabytkowe<li data-bbox="363 1711 1433 1807">6. Wprowadzenie zwolnienia z ograniczeń SCT dla pojazdów specjalnych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury<li data-bbox="363 1830 1417 1921">7. Stworzenie pakietu zachęt do przesiadania się z aut na alternatywne środki transportu jak na przykład bezpłatny bilet



l.p.	Treść opinii
	<p>na komunikację miejską, dopłata do roweru elektrycznego i cargo dla osób oraz przedsiębiorstw, których samochód posiadany na własność w chwili uchwalenia SCT nie spełnia wymagań.</p> <p>8. Ustanowienie terminu zakończenia stosowania SCT w przypadku osiągnięcia w mieście ówczesnie obowiązujących całorocznych norm dla NOx oraz benzo(a)pirenów według WHO przez 3 lata z rzędu.</p> <p>9. Prowadzenie systematycznej i skutecznej kontroli stacji badań pojazdów, w celu możliwie skutecznego ograniczenia samochodów nie spełniających wymagań, w tym z wyciętymi filtrami DPF.</p> <p>Jednocześnie wraz z wprowadzaniem SCT powinny ulec poprawie alternatywy dla transportu indywidualnego. Ograniczenie liczby aut poruszających się po mieście będzie skuteczniejszym sposobem na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza. W tym celu wnioskujemy o inwestycje w zrównoważony transport:</p> <p>1. Do 2025, czyli roku wprowadzenia SCT:</p> <p>A. Przyspieszenie komunikacji autobusowej poprzez wprowadzenie buspasów:</p> <ul style="list-style-type: none">• Buspasa na ul. Krakowskiej w rejonie węzła z Armii Krajowej. (Brakujący odcinek około 150 m niezabudowanego torowiska pomiędzy przystankiem Armii Krajowej, a zawrotką przed sklepem Selgros)• Buspasa na ulicy Borowskiej od Ślicznej do centrum (na odcinku od Wieczystej wewnątrz rezerwy)• Buspas w ciągu Kochanowskiego – Brucknera – Krzywoustego <p>B. Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej w centrum przez stworzenie przystanków wiedeńskich:</p>



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">● Przystanek Świdnicka w kierunku Krzyków● Przystanek Renoma w kierunku północnym <p>C. Ograniczenie liczby aut wjeżdżających do miasta przez wprowadzenie wspólnego biletu na kolej i komunikację miejską</p> <p>D. Ograniczenie możliwości i zasadności wjazdu aut do ścisłego centrum:</p> <ul style="list-style-type: none">● Zamknięcie Placu Solnego dla transportu indywidualnego● Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania i objęcie nią całego obszaru SCT <p>E. Zlecenie wykonania analizy możliwości przyspieszenia tramwajów na istniejącej infrastrukturze, bez istotnych inwestycji w tym priorytet na wszystkich skrzyżowaniach oraz pełna dostępność dla niepełnosprawnych</p> <p>2. Do 2028, kolejnego prognozy:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Poszerzenie siatki linii tramwajowych i całkowicie zrealizowanie Wrocławskiego Programu Tramwajowego do 2027B. Realizacja Wrocławskiego Planu Rowerowego w terminie o dwa lata krótszym, niż obecnie planowany horyzont do 2030 rokuC. Ograniczenie istotności Kazimierza Wielkiego jako trasy tranzytowej w komunikacji indywidualnej, na rzecz alternatywnych potoków w tym ulic Piłsudskiego, Dubois, Drobnera i dalsze zmniejszenie ruchu wewnątrz ścisłego centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą miejską i OdrąD. Możliwie dalsze szerokie wdrożenie planu przyspieszenia transportu tramwajowego, zrealizowanego do 2025 <p>3. Do 2032 aktualnie zaplanowanego ostatniego stopnia wdrażania SCT:</p>



l.p.	Treść opinii
	A. Realizacja tras tramwajowych opisanych w Społecznej wersji Wrocławskiego Programu Tramwajowego B. Stworzenie połączeń główna trasą rowerową do każdego osiedla C. Likwidacja wszystkich miejsc parkingowych na ulicach w ścisłym centrum zdefiniowanym jako obszar ograniczony fosą miejską i Odram, z wyłączeniem miejsc dla niepełnosprawnych. Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
77	Jeszcze większe rozwarstwienie społeczne, deklasacja całych grup mieszkańców. Biorąc pod uwagę zasięg i sprawność obecnego transportu publicznego również wykluczenie transportowe.
78	Wprowadzenie zakazu obejmującego motocykle wpłynie na zwiększenie korków
79	Zagrożenie dla demokracji wolności i zasad konstytucyjnych!
80	Wykluczenie transportowe właścicieli samochodów, które użytkują od 20-30 lat i utrzymują w dobrym stanie technicznym, a nie stać ich na nowe.
81	Zubożenie społeczeństwa, brak komunikacji, wyludnienie miasta, upadek firm, zwiększenie kosztów życia, spadek podatków płaconych miastu. Nie będzie ani czystego powietrza, ani komu nim oddychać.
82	To jest wykluczenie społeczne pod kątem ekonomicznym. Price out ubogich. Fajnie, że jeździć można palącym jak mały czołg SUVem czy Lamborghinim, tego nikt nie zakazuje. Szkoda, że emeryt nie pojedzie już do marketu po zakupy swoim autem - niech biegnie biedak z siatkami. Co wolno wojewodzie.
83	Zmuszanie mieszkańców do zmiany samochodu średnio co 5 lat, co spowoduje ograniczenie mobilności szczególnie osób o niskich zarobkach, których nie stać finansowo na zakup nowego samochodu



l.p.	Treść opinii
84	Dyskryminacja ubogich mieszkańców Wrocławia, utrudnienie dla mieszkańców obszarów objętych strefą czystego transportu
85	Zauważam jedynie problem z granicą strefy na obszarze Przedmieścia Oławskiego. Nie jest ona wyznaczona wzdłuż żadnej widocznej bariery, przecinając tą dzielnicę w miejscu mało wyróżniającym się z okolicy. Moim zdaniem, powinna ona przebiegać na tym obszarze wzdłuż linii kolejowej aż do nowo budowanej AWW, nie obejmując jednak tej trasy zasięgiem strefy.
86	drożący transport publiczny
87	<p>Wprowadzenie strefy najbardziej uderzy w osoby młode i w najuboższe gospodarstwa domowe, których nie stać na wymianę samochodów na zawołanie.</p> <p>Jeżeli samochodów ma być mniej, to trzeba sprawić, by transport publiczny był atrakcyjniejszy. Bezpłatny transport jest jednym z kluczowych elementów, kiedy chodzi o miejską mobilność, w centrum której nie ma zanieczyszczających powietrze samochodów. Likwidacja opłat jest jedną z możliwych dróg, by to osiągnąć. Trzeba także sprawić aby transport publiczny miał większy zasięg, był bardziej regularny i wygodny. Jak na razie Wrocław ma z tym same problemy</p>
88	Wywoła chaos, jest niepotrzebna.
89	Dyskryminacja ekonomiczna mieszkańców. Ograniczenie mobilności. Zwiększenie korków poza strefą czystego transportu (co spowoduje pogorszenie jakości powietrza poza centrum miasta). Generowanie dodatkowych kosztów (objazdy powodujące większe spalanie paliwa, konieczność płacenia za taksówkę przy konieczności dojazdu np. z osobą wiekową i chorą do centrum miasta). Jeszcze większe przepełnienie komunikacji publicznej w godzinach szczytu.



l.p.	Treść opinii
90	Utrudnienie życia mieszkańcom Wrocławia poprzez ograniczenie mobilności.
91	Wykluczenie komunikacyjne, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza wynikające z konieczności nadkładania drogi przez pojazdy nie mogące wjechać do strefy
92	Strefa czystego transportu w ogóle nie ma sensu, niezależnie w jakim kształcie by była proponowana.
93	konieczność znacznych wydatków na zmianę środków transportu, na które nie stać większości mieszkańców
94	Problemy z wymianą samochodów przez najmniej zamożnych mieszkańców, może to wymagać programów pomocowych. Brak jednoczesnego rozwoju transportu publicznego mógłby powodować wykluczenie transportowe
95	Widzę zagrożenia dla mieszkańców centrum miasta, których nie będzie stać na wymianę samochodu.
96	Dlaczego miasto nazywa tych ludzi ekspertami? w jakiej dziedzinie są ekspertami - manipulacji danymi? RAPORT i MIASTO również, co potwierdził zdaje się Pan Radny podczas konsultacji bierze pod uwagę tylko pojazdy zarejestrowane we Wrocławiu - co jest OGROMNYM pominięciem. Po Wrocławiu jeździ wiele pojazdów z powiatu, województwa a nawet innych województw. To też są ludzie którzy tu mieszkają, wynajmują lub są właścicielami mieszkań. Wystarczy się wieczorem przejść po osiedlu i zobaczyć, że "na dzień dobry" dotknie to co najmniej 30% pojazdów a potem nawet 80-90%. Bo za nieprawdziwe w obliczu rosnących kosztów życia i cen samochodów można uznać również założenie, że samochody będą wymieniane w tempie jak 3-5 lat temu.
97	skok na kasę mieszkańców, podniesienie cen usług świadczonych dla mieszkańców w strefie



l.p.	Treść opinii
	realizację prywatnych interesów celowe pozbawienie mieszkańców samochodów
98	<p>Wprowadzenie stref zamkniętych dla samochodów w centrum miasta może prowadzić do trudności w przemieszczaniu się dla osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodzin z dziećmi, którzy zmagają się z koniecznością przewożenia ciężkich przedmiotów. Ograniczenie wolności w swobodnym przemieszczaniu się jest sprzeczne z ideą wolności, którą przyczynia się do komunizmu.</p> <p>Ponadto, zamknięcie stref dla samochodów może prowadzić do zwiększenia korków na pobliskich drogach, co zwiększa emisję spalin i zanieczyszczenie powietrza. Ograniczenia te mogą również wpłynąć na gospodarkę miasta, ponieważ sklepy i restauracje, które znajdują się w strefach zamkniętych, mogą zacząć tracić klientów.</p>
99	Przede wszystkim trzeba zmienić transport autobusowy na ekologiczny, ciężarowy, a potem dopiero osobowy.
100	Ościenne osiedla staną się parkingami dla samochodów osób spoza Wrocławia. Odbędzie się to kosztem właśnie mieszkańców tych osiedli.
101	Zbyt szybkie wprowadzenie strefy powoduje niemożność przystosowania się od zmian, zwłaszcza osób starszych, które często kupiły samochód pod koniec pracy zawodowej z myślą o wykorzystywaniu go przez dłuższy czas na emeryturze. A z dochodów emeryta nie jest możliwy zakup samochodu elektrycznego. Zwłaszcza osoby starsze wymagają wsparcia w transporcie ze względu na ułomności układu ruchowego.
102	Ograniczenia dla mieszkańców, którzy z różnych przyczyn nie mogą posiadać albo nie będą mogli posiadać aut spełniających warunki wjazdu do strefy, a tam mieszkają.



l.p.	Treść opinii
103	<p>Wykluczenie komunikacyjne posiadaczy samochodów spalinowych, których nie stać na zakup auta elektrycznego. Uniemożliwienie przemieszczania się autem przez rodziny z dziećmi, które nie są w stanie przemieszczać się rowerem ani komunikacją miejską. Utrudnienie działania przedsiębiorcom, którzy nie mają innej możliwości przemieszczania się niż autem (np. dostawczym). Stworzenie przywileju dla urzędników służb państwowych i zamożnych posiadaczy aut elektrycznych. Dyskryminacja osób niezamożnych, których nie stać na takie auta. Brak poprawy jakości powietrza, ponieważ smog jest spowodowany przez tzw. unos wtórny, czyli zanieczyszczenia pochodzące z brudnych ulic, ścieranych opon i klocków hamulcowych, etc, które powstają niezależnie od rodzaju napędu auta (przykład: tumany kurzu wzbijane przez pojazdy poruszające się torowiskiem są widoczne gołym okiem i nie mają nic wspólnego ze smogiem). Wprowadzenie strefy nic nie zmieni w tym zakresie, natomiast spowoduje, że przestrzeń wokół niej będzie pełna zaparkowanych pojazdów, które nie mogą wjechać do strefy, podobnie jak jest obecnie ze strefą płatnego parkowania. Wprowadzenie strefy stanowi pierwszy krok to wprowadzenia odpłatności za sam wjazd do centrum miasta, na wzór zachodnich metropolii. Podsumowując, wprowadzenie strefy uniemożliwi korzystanie z miasta przez znaczną część mieszkańców, bez zaproponowania żadnej alternatywy.</p>
104	<p>Spadek zainteresowania zamieszkania w strefie, wyprowadzki mieszkańców poza Wrocław Wzrost cen usług wynikających z brakiem możliwości wjazdu do strefy posiadany pojazd. Chodzi np. o usługi hydrauliczne, budowlane itd.</p>
105	<p>Nic się nie zmieni. W Berlinie już się wycofują z zielonych stref. Wykluczenie biedniejszych obywateli</p>



l.p.	Treść opinii
106	utrudnienie komunikacji w utrudnionej komunikacji
107	Nie widzę zagrożeń poza niezadowoleniem części osób, która zawsze jest niezadowolona.
108	Skoro posiadacie opinie ekspertów to skąd takie pytanie? Eksperti są ekspertami czy dobraliscie ich pod swoja zjebana teze?
109	Ludzie muszą dojechać do domu. Coś sobie przywieźć do domu
110	<p>-problem z komunikacją, uniemożliwienie dotarcia do lekarza z dzieckiem, jeśli rodzina posiada tylko stare auto i nie ma możliwości zakupu nowego. Jazda z chorym dzieckiem w komunikacji miejskiej spowoduje zarażenie wszystkich pasażerów</p> <p>- mieszkam w samym centrum, codziennie dojeżdżam starym autem do pracy do Oławy, nie stać mnie na nowy samochód, w tej sytuacji wprowadzenie planowanej strefy uniemożliwi mi wykonywanie tej pracy</p>
111	Zagrożenie dla wolności osobistej - przemieszczania się. Miasto nie powinno jej naruszać.
112	Zagrożeniem są samochody - spaliny rujną nam zdrowie, hałas pogarsza jakość życia, ponadto generują emisję gazów cieplarnianych. Trzeba podejmować takie działania żeby zredukować liczbę pojazdów we Wrocławiu
113	Wykluczenie transportowe mieszkańców Wrocławia i okolic którym nikt nie zapewni alternatywnego godziwego transportu w miejsce starego auta.
114	Wysokie koszty kontroli mały zysk dla środowiska. Koncentracja ruchu samochodów poza strefą a spaliny i tak z ruchem powietrza trafia do strefy. Brak miejsc parkingowych poza strefą!!! Betonozą uprawiana od lat w mieście:)



l.p.	Treść opinii
115	<p>1. Nierówne traktowanie ludzi.</p> <p>2. Dyskryminacja ludzi mniej zamożnych,</p> <p>3. Brak możliwości dojechania z dziećmi do lekarza (akurat luksmed ma ważną placówkę dziecięcą w Galerii Dominikańskiej)</p> <p>4. Kiepski okres na tego typu zmiany: pandemia, inflacja, wojna z granicą wschodnią, rosnące ceny energii, teraz 10 letnie auto przekracza możliwości finansowe wielu osób, które mają potrzebę korzystania z transportu indywidualnego,</p> <p>5. Dyskryminacja rodzin wielodzietnych (za kołnierz się nie wylewa, a leciwe auto jest jedyną efektywną możliwością komunikacji)</p> <p>6. Kryzys. Konieczność wymiany aut na nowsze, a ostatecznie na te 'elektryczne' przełoży się na wzrost cen towarów i usług,</p> <p>7. Celem jest eliminacja komunikacji własnej we Wrocławiu. W końcu będzie należało wyeliminować auta spalinowe, a elektryczne jeszcze długo nie będą stanowiły zamiennika. W proponowanej strefie nie da się takiego auta utrzymać.</p>
116	<p>Zagrożeń jest bardzo dużo . Oto kilka z nich: uniemożliwienie lub ograniczenie swobód obywatelskich, ograniczenie mobilności ludzi chorych , inwalidów , opiekunów chorych i niepełnych . Większość tych osób, to ludzie mniej zamożni.</p> <p>Projekt jest przeciwny do interesów mieszkańców , więc niemożliwy do zaakceptowania.</p>
117	<p>Utrudnienia w dowożeniu dzieci do szkół oraz szeroko rozumianych usług, np. basen przy ul. Teatralnej.</p>
118	<p>wykluczenie społeczne i zubożenie mieszkańców</p>
119	<p>Konflikty społeczne. Utrudniony dojazd do ważnych miejsc</p>
120	<p>nie widzę</p>
121	<p>Brak efektów poprawy</p>



l.p.	Treść opinii
122	<p>Nasze płace nie dorównują Europejskim, nie stać nas na samochody ekologiczne.</p> <p>Jestem mieszkańcem Wrocławia, tu pracuję i tu płacę podatki, oczekuję, żeby miasto robiło wszystko w celu ułatwiania życia mieszkańcom. Samochód, to nie tylko pojazd na wyjazd na urlop. Propozycje eksperckie wyrzucą nas "poza nawias" utrudniając normalne funkcjonowanie</p>
123	<p>Mieszkańcy nie mają takich budżetów żeby wymienić sobie samochód na nowy. Kamienice zamieszkuje dużo starszych osób, których nie stać na nowe samochody, bo nie mają tak wysoko płatnych prac jak ludzie młodzi. Komunikacja miejska nie zachęca w żadnym stopniu do korzystania z usług, wysokie ceny, częste wykolejenia, roboty drogowe zniechęcają do wybierania takiego środka komunikacji. Zwłaszcza jeśli rodzic musi jednocześnie odwieźć dzieci do szkoły czy przedszkola, a później zdążyć do pracy. Miasto nie jest dostosowane na takie ograniczenia dla mieszkańców.</p>
124	<p>Miasto działa przeciwko mieszkańcom Wrocławia. Nie da się w nim mieszkać.</p>
125	<p>zubożenie społeczeństwa poprzez zmuszenie do wymiany aut na nowsze, niekoniecznie bardziej ekologiczne</p>
126	<p>Wiele zagrożeń.</p>
127	<p>wycofanie się życia na obrzeża miasta</p>
128	<p>brak</p>
129	<p>Ludzie mogą tracić pracę bez brak możliwości dojazdu. Nastąpi nierówność społeczna bogaci będą uprzywilejowani</p>
130	<p>Ograniczenie mobilności mieszkańców wpłynie negatywnie na przedsiębiorczość, funkcjonowanie rodzin itp. Największym problemem miasta są kotły stałopalne. Je należy wymienić.</p>



l.p.	Treść opinii
	Niewspółmiernie wzrosną koszty życia w mieście przy kiepskim wyniku poprawy czystości powietrza. W Niemczech takie strefy są likwidowane w miastach o porównywalnych do Wrocławia jak Heidelberg itp. Zły pomysł.
131	Moim zdaniem proponowana strefa mogłaby skutkować wykluczeniem mniej zamożnych mieszkańców z korzystania z atrakcji w centrum. Mieszkańcy ścisłego centrum, których nie stać na zakup nowego samochodu nie byłiby w stanie dojeżdżać do domu i korzystać z udogodnień jakie daje samochód, chociażby podczas robienia zakupów. Dodatkowo jest to problem dla ludzi, którzy z powodów niekoniecznie finansowych wolą starsze samochody, wtedy musieliby mieć drugi specjalnie, żeby do centrum wjechać.
132	Ucierpią uczciwsi i biedniejsi
133	Brak możliwości poruszania się po mieście, dużo ludzi nie stać na nowsze auta
134	Sprzeciw społeczny, agresja, niezadowolenie, obniżenie moralności społeczeństwa.
135	Nie widzę żadnych
136	Koszty
137	Rozwiązanie to wiele milionów złotych i obciążanie prywatnych budżetów mieszkańców przy zerowych korzyściach,
138	Ten pomysł jedynie utrudni życie mieszkańcom a żadnych korzyści z tego nie będzie.
139	Poziom życia mieszkańców pogorszy się.
140	Raportu nie przygotowali eksperci a osoby które chcą przeforsować swoje rozwiązanie. Dla mieszkańców to tylko koszt.
141	Muszę wydać pieniądze na nowy samochód a zanieczyszczenia i tak się nie zmienią.



I.p.	Treść opinii
142	Nie będę mogła dojechać z dziećmi do szkoły.
143	Koszty dla mieszkańców
144	Będą to tylko dodatkowe koszty dla miasta i dla mieszkańców.
145	Obciążenie finansowe
146	Same zagrożenia, pozbawienie biedniejszych do prawa poruszania się własnym transportem. Upadek wielu firm. Przymus to nie wolność.
147	<p>Błędem jest pozostawienie SCT otwartej dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Emisje zanieczyszczeń z tych pojazdów są w rzeczywistości niewiele mniejsze (a niektóre badania wskazują, że większe) od pojazdów z napędem benzynowym. - https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2020_06_CNG_particle_exec_summary_PL.pdf</p> <p>Zagrożeniem może być niezadowolenie społeczne wynikające z niewystarczających działań informacyjno-edukacyjnych. Przydatne byłoby prowadzenie takich działań w trybie ciągłym, w wykorzystaniem zróżnicowanych argumentów, form i kanałów komunikacyjnych. Minimum to działania informacyjno-edukacyjne prowadzone od chwili obecnej do roku po wdrożeniu pierwszego etapu i na 3-6 miesięcy przed i po wprowadzeniu każdego kolejnego etapu SCT.</p>
148	Spore utrudnienia transportowe dla mniej zamożnych obywateli, rosnące podziały i napięcia na linii biedni-bogaci - wręcz segregacja materialna: centrum i reszta
149	Protesty mieszkańców miasta, jednak one szybko przeminą.
150	Brak Możliwości dojazdu do pracy
151	Możliwe przeszkody dla mieszkańców, posiadających takie auta. Często są to ludzie mniej zamożni, których nie stać na nowsze auta.



I.p.	Treść opinii
152	Ograniczenie posiadania pojazdów przez mieszkańców, bardzo wysokie koszty wymiany pojazdów, brak infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych czy wodorowych.
153	Większe korki. Mamy kryzys. Nie każdego stać na nowe samochody
154	Gospodarka podupadnie tak samo jak finanse miasta, ludzie których nie stać nie będą mogli poruszać się swobodnie swoim legalnie nabytym zgodnym z prawem pojazdem, czyli nie będą mogli w sposób wolny używać swojej własności co jest nie zgodne z Konstytucją RP. Cała ta strefa w opinii prawników jest również niezgodna z prawem. Po ew. wprowadzeniu wystąpimy do Sądu o jej likwidację i wypłatę odszkodowań.
155	Brak możliwości wjazdu - nawet za opłatą (poza godzinami 9-17) do strefy podczas krytycznych, nieprzewidzianych sytuacji (potrzeba dostania się do szpitala, ostry dyżur, poród). Nadzorowanie, kary składane poprzez straż miejską oraz policję, na których reakcje już teraz należy czekać długo, a w momencie, gdy takowe wjazdy staną się sytuacją codzienną, obawiam się, iż przepisy nie będą respektowane.
156	Wymiana samochodu
157	Takie że wiele osób utraci dobytek poprzez przymus wymiany starego auta na nowe. 3/4 osób posiadających starsze auto dba i szanuje je bardziej niż auta nowsze, starsze auta są zbudowane porządnej i te nowe często powodują większe szkody niż te starsze
158	Problemy z dojazdem
159	Negatywne opinie osob, ktore posiadaja samochody z duza emisja
160	brak stutututu
161	ZADNE



l.p.	Treść opinii
162	Wykluczenie ze względu na brak finansów potrzebnych na zakup nowego auta, przepelniona komunikacja miejska, która i tak nie działa a w godzinach szczytu nie da się wsiąść do tramwaju
163	Brak dojazdu do pracy, mandaty za brak naklejek ogólnie jest za wczesnie w Polsce na takie strefy
164	Jestem mieszkańcem Wrocławia i po wprowadzeniu zakazu wjazdu nie będę mógł dojechać do miejsca zamieszkania. Nie stać mnie na nowy samochód. Pomagam też starszej osobie, która mieszka w ścisłym centrum. Robię jej zakupy, wożę na zabiegi itd. Nawet w pierwszym wariantcie nie będę mógł pomagać. Już strefy płatnego parkowania uprzykrzają mi życie i ograniczają swobodne poruszanie. Jest to przede wszystkim ograniczenie swobód obywatelskich.
165	Strefa spowoduje wykluczenie transportowe czesci mieszkańców. Dodatkowo zmusi mieszkańców do pozbycia się swojego auta, którym mogliby jeszcze długo jezdzic. Nieakceptowalne jest aby akcje typu strefa ograniczały prawa mieszkańców. Mam na mysli prawo własności - trzeba bedzie pozbyć się swojego auta, prawo swobodnego przemieszczania- bez auta możliwości przemieszczania są znacznie ograniczone.
166	Wykluczenie komunikacyjne tysięcy ludzi
167	Wykluczenie ekonomiczne, proszę się lepiej zająć kopciuchami które faktycznie nas zatrują
168	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="365 1563 1425 1709">• Brak jakiegokolwiek informowania mieszkańców na temat strefy. 80% mieszkańców i osób objętych strefą dowie się o niej w dniu zamontowania znaków.<li data-bbox="365 1731 1425 1888">• Wykluczenie komunikacyjne najbardziej potrzebujących, którzy z jakiegoś powodu nie korzystają z komunikacji miejskiej a stać ich na najtańsze (czyli najstarsze) samochody.



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">● Olbrzymi zakorkowanie pozostałych arterii komunikacyjnych miasta● Olbrzymie zawalenie samochodami regionów poza strefą, gdzie mieszkańcy będą starali podjechać się jak najbliżej miejsca docelowego.● Zignorowanie w tabelach pomiarowych pojazdów spoza miasta, mimo iż były one brane pod uwagę przy obliczeniu zanieczyszczeń. Jak dane badania mają być miarodajne skoro ignoruje się połowę aut w mieście?● Zignorowanie przez komisję sct opinii Politechniki Wrocławskiej, zagłuszanie wręcz jej głosu. To wzbudza obawy co do pobudek powstania takowej strefy czystego transportu.
169	Zagrożeniem realnym jest tylko niezadowolenie części osób ze zmian. Można im zaproponować roczny darmowy bilet MPK czy coś w tym rodzaju
170	Jak wyżej, plus dodatkowo: <ul style="list-style-type: none">● brak realnego wpływu na środowisko (przykład Niemiec, przykład Wrocławia i innych miast w PL w czasie covid-19, kiedy to nie zmniejszyło się zanieczyszczenie),● brak stabilnego, punktualnego, dobrego systemu komunikacji miejskiej we Wrocławiu, aby był realną alternatywą dla samochodu w wielu przypadkach,● konieczność wymiany samochodu na nowszy (wydatki),● brak wskazania dlaczego akurat od konkretnego roku produkcji mają być wprowadzane ograniczenia w użytkowaniu pojazdów, a nie od rzeczywistego ich zanieczyszczania środowiska. Starsze samochody potrafią być bardziej ekonomiczne i ekologiczne niż samochody z nowszych lat produkcji. Często również ten sam model był produkowany na przełomie lat - według



l.p.	Treść opinii
	<p>proponowanego podziału ten, kto kupił samochód z poprzedniego roku nie będzie mógł go użytkować, a ten z kolejnego - już tak (pomimo braku jakichkolwiek różnic technologicznych),</p> <ul style="list-style-type: none">• odcięcie części miasta,• brak realnych dróg omijających przestrzeń, która miałaby być przestrzenią "czystego transportu".
171	Zmiana auta na które mnie nie stać.
172	Brak możliwości poruszania się samochodem. Ograniczenie wolności
173	Odpyw turystów , odpyw biznesu i jeszcze więcej opuszczonych lokali w centrum miasta
174	Zagrożenia wobec prawa człowieka
175	Ograniczenie podstawowych praw i wolności obywateli.
176	NASTĘPNA GŁUPOTA WPROWADZANA PRZEZ EKOTERORYSTÓW
177	Brak wygodnego dostępu do centrum dla ludzi mniej zamożnych, których nie stać na max kilkuletnie auto
178	Fałszowanie danych nt. samochodów przy sprzedaży, protesty
179	<p>Pozbawienie osób starszych lub mało zamożnych możliwości poruszania się po mieście, ponieważ nie będzie ich stać na wymianę samochodu na nowy. Jest to jawna dyskryminacja ze względu na możliwości finansowe. Dodatkowo powstawanie ogromnych skupisk aut przy granicy strefy - tych, które nie mogą wjechać i będą parkowane przed granicą, miasto nie posiada odpowiednich parkingów!</p> <p>Najbardziej zanieczyszczające powietrze pojazdy to autobusy - kopcą na czarno i śmierdzi z nich okropnie, a zapewne i tak nadal będą wpuszczane do strefy zamkniętej. Ponownie, dyskryminacja.</p>



l.p.	Treść opinii
180	Wielki problem komunikacyjny, problemy dla biznesu, ekonomiczna marginalizacja centrum miasta.
181	Duzo ludzi mieszkających w strefie będzie musiało wymienić samochody. Normy dla motocykli powinny być inaczej traktowane. Normy spalin dla motocykli były wprowadzane w innych latach niż samochodów - nie można tego tak samo traktować.
182	Getto komunikacyjne - wyrzucenie poza nawias mobilności znacznego odsetka populacji.
183	Dyskryminacja
184	Wykluczenie części mieszkańców, nierówne traktowanie osób które płacą podatek w danym mieście. Ograniczenia w poruszaniu się które utrudnia życie zarówno osobom starszym jak i młodym rodzicom którzy np dojeżdżają do pracy do centrum a po drodze odwożą dzieci do żłobków przedszkoli
185	UNIEMOŻLIWIENIE WIĘKSZOŚCI MIESZKAŃCÓW PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE
186	Zagrożeniem jest brak możliwości zaparkowania samochodu koło własnego domu (zwłaszcza w wariantach II i III obszaru STC). Zagrożenie jednak najlepiej opisać na własnym przykładzie. Jestem osobą młodą i niedawno zaciągnąłem kredyt aby zakupić mieszkanie na Szczepinie. Przy obecnych stopach procentowych, małym dziecku i galopującej inflacji ciężko nagle znaleźć pieniądze na młodszy samochód, który posłuży mi więcej niż 3 lata, nie wspominając już o nowym, zwłaszcza, jak niedawno sporo pieniędzy zostało zainwestowane w stary pojazd np. remont silnika. Ponadto, zakup młodszego auta to nie tylko sam zakup, ale zazwyczaj spory wydatek na naprawy lub też wyższe ubezpieczenie - sprzedający rzadko bywają pełni uczciwi. W związku z tym nawet wariant Ostrożny będzie dużym wyzwaniem dla budżetu domowego, nie wspominając już o wyższych



l.p.	Treść opinii
	variantach, które pozbawiłby mnie całkowicie możliwości dojazdu do domu już za nie całe dwa lata. W związku z powyższym apeluje o wprowadzenie co najwyżej wariantu Ostrożnego i równocześnie wprowadzenie wyjątków dla mieszkańców obszaru STC dzięki którym ten okres by mógł zostać dodatkowo wydłużony.
187	<ol style="list-style-type: none">1. ograniczenie swobód obywatelskich związane z prawem do korzystania z prawa własności (łamanie konstytucji)2. konieczność zwiększenia wydatków związanych z przemieszczaniem się (konieczność kupna nowego auta) przez osoby małomajętne, które posiadają starsze pojazdy3. większe rozwarstwienie społeczeństwa na biednych i bogatych.4. Zwiększony koszt prowadzenia działalności gospodarczych.5. większe zagrożenie pożarowe (większa ilość aut elektrycznych, które pojawią się po wprowadzeniu strefy)
188	Iż nie będę się mógł poruszać po swoim mieście. Zwiększy się obciążenie niewydolnej już teraz komunikacji miejskiej
189	Brak możliwości dojazdu do pracy swoim samochodem (czyli jednocześnie jedyne źródła utrzymania), ponieważ nie będę mogła poruszać się swoim samochodem spalinowym po strefie. Przedsiębiorstwa i sklepy będą przenosić się poza strefę ze względu na to, że dostawy są obecnie realizowane autami spalinowymi. Obciążenie komunikacji miejskiej - ludzie będą musieli się jakoś poruszać po centrum miasta.
190	Pozbawienie ludzi aut które dla nie których są narzędziem pracy i są niezbędne do wykonywania wielu czynności związanych z działalnością firmy itp.
191	Brak możliwości dojazdu do pracy, domu, gdziekolwiek. Utrudnione poruszanie się poza granice miasta
192	Ograniczenie mobilności przy zerowych korzyściach ekologicznych



l.p.	Treść opinii
193	<p>Wykluczenie komunikacyjne ludzi ze starymi samochodami. Takich ludzi nie stać na nowe modele.</p> <p>Przeciążenie komunikacji miejskiej</p> <p>Straty finansowe dla firm gdzie pracownicy będą się spóźniać do pracy w wyniku konsekwencji spowodowanych ww. zmianami.</p>
194	<p>Będzie to kolejny krok w odbieraniu wolności mieszkańcom i dzieleniu ich na lepszych i gorszych.</p>
195	<p>Zubożenie obywateli, szczególnie tych o najniższych dochodach.</p> <p>Obniżenie rentowności Mikro, Małych i Średnich przedsiębiorstw znajdujących swoje lokalizacje we Wrocławiu (szczególnie handlu).</p> <p>Pogorszenie warunków życia mieszkańców (mniejsza mobilność).</p>
196	<p>Ludzie z poza Wrocławia do pracy, lekarza, szpitala czym maja dojeżdżać? a parkingi żeby zostawić auto i pojechać komunikacją gdzie są?? gdzie maja ludzie auta zostawiać jeśli nie mogą wjechać??</p>
197	<p>Kryzys komunikacji, jest za mało autobusów, połączeń, drogie bilety, a ludzie z poza Wrocławia w ogóle bez auta nie mają jak dojechać do miasta w dużej części wsi, ludzi nie stać na nowsze auta przy takim kryzysie inflacyjnym jaki mamy i przy tych zarobkach</p>
198	<p>korupcja</p>
199	<p>Zwykle starsze auta posiadają osoby, których na lepsze nie stać. Są też ludzie, którzy wolą auta nie kontrolowane przez komputer, które można samodzielnie naprawić. Proponowana strefa godzi w te dwie grupy. Dzięki takiej propozycji ludzie mogą utracić możliwość dojazdu do domu. A jak sami Państwo piszą " zaproponowane w rekomendacjach ograniczenia obejmują ok. 5% aut poruszających się po strefie śródmiejskiej Wrocławia". Wygląda więc na to, że zagrożenie ze strony starych aut nie jest duże. A zatem i korzyść marna. Za to inwestycja w infrastrukturę inwigilacyjną (kamery) ogromna. Oczywiście finansowana z podatków. Ja to przedsięwzięcie widzę jako</p>



l.p.	Treść opinii
	kolejny etap zabierania naszych wolności. Jeżeli naprawdę chodzi o środowisko, to lepiej byłoby moim zdaniem zorganizować bezpłatny i niskospalinowy transport w danej strefie, i np. zwiększyć dostępność rowerów miejskich (w tym nie zabierać ich na zimę).
200	same zagrożenia, większe ubóstwo, brak dojazdu do lekarza, szpitala, zatłoczone autobusy, tramwaje, wydane pieniądze w błoto
201	ubóstwo jeszcze większe, i zakorkowanie autobusów, jak można coś takiego wprowadzić „zeby żyło się lepiej” tylko komu?, pieniądze można na coś innego przeznaczyć
202	Dyskryminacja nic więcej, podatki mamy płacić a nie mamy prawo jeździć własnym autem, komunikacja coraz droższa, zatłoczona, połączeń mniej
203	Dyskryminacja biedniejszych obywateli, zatłoczone autobusy i tramwaje
204	Obszar jest zdecydowanie za duży. Zmusi to ludzi do życia bez aut. A nie wiem, czy zdajecie sobie sprawę jak tragiczne jest poruszanie poza miastem nie mając auta. Ludzie mają rodziny w całym kraju i muszą się jakoś tam dostać.auta elektryczne są niemiłosiernie drogie a możliwość ładowania takich aut w kraju jest dramatyczna. Ciekawa jestem, czy ktoś myśli trochę szerzej o takim problemie a nie tylko o oczyszczeniu powietrza w samym centrum. To nie auta stanowią największy problem.
205	ograniczenie swobód
206	Podział mieszkańców na biednych i bogatych. Utrata miejsc pracy dla ludzi zmuszonych korzystać z samochodu na codzień (potrzeba przewożenia specjalistycznego, ciężkiego sprzętu)
207	Dość wyśrubowane wymagania, uważam że poziom docelowy Euro 4/5 (b/d) to absolutne maksimum jakie ma sens, a nawet 3/4 przyniesie wystarczające korzyści.



l.p.	Treść opinii
	<p>Uważam że lepiej pracować nad większym obszarem niż wyjątkowo wysokimi wymaganiami docelowymi na małym obszarze. Obszar może być powiększany z czasem, ale powinno to być zapowiedziane od razu</p>
208	<p>Ujęte to zostało w poprzedniej wypowiedzi. cytuję: Nie ma kompletnie żadnych korzyści wyłączając jedynie kawałek miasta. Stworzy to jedynie dodatkowe. Osoby posiadające pojazdy które znajdują się na liście zakazu chcąc się przedostać da drugi koniec miasta będą musiały omijać wprowadzone strefy poprzez wybranie drogi okrężnej. Tym samym będą generowały dodatkowe kilometry zbędnej trasy danym pojazdem. W wyniku tego spalanie tych samochodów zamiast się zmniejszyć zostanie zwiększona. Dodatkowo będą one dłużej poruszały się po drodze a tym samym generowały korki na trasach okrężnych. Reasumując nie ma żadnych korzyści we wprowadzaniu jakichkolwiek stref. Bedzie to jedynie generowało dodatkowe problemy oraz zwiększenie zanieczyszczenia środowiska w wyniku dłuższych okrężnych tras omijających wyznaczone strefy.</p>
209	<p>Brak możliwości poruszania się po mieście, nakładanie kar dla aut nie posiadających normy spalania. Problemem worclawia są kopciuchy w centrum a nie auta</p>
210	<p>Wykluczenie komunikacyjne sporej części obywateli miasta. Brak alternatywnych środków transportu, mając możliwość wyboru rozwiniętego metra, szybkiej kolei miejskiej, MPK na europejskim poziomie samoistnie spowoduje odejście od samochodów na ich rzecz.</p> <p>Druga rzecz- Raport ekspertów był bazowany na badaniach które zleciła firma, która z wprowadzenia takiej strefy może czerpać korzyści, co dyskwalifikuje je w moich oczach jako rzetelne.</p>



l.p.	Treść opinii
211	Opór mieszkańców strefy i fanów poruszania się samochodem. Zmniejszenie wpływów z opłat parkingowych i lub mandatów za błędne parkowanie
212	Wykluczenie komunikacyjne. Nieracjonalne ograniczenie dostępu do strefy (nie wjedzie małe, choć stare, autko miejskie, ale wjedzie nowy SUV). Brak uwzględnienia aut napędzanych LPG. Nieracjonalne działanie wobec faktycznego wpływu samochodów na stan zanieczyszczenia powietrza (podczas gdy z wielu kamienic wciąż dobywa się czarny dym i realnie to zanieczyszczenia z budynków mieszkalnych/przemysłowych mają większy wpływ na stan jakości powietrza). Istotną kwestią do podniesienia jest wycofywanie się Niemców z Umweltzone w wybranych miejscach
213	Brak możliwości dojazdu do stref z ograniczeniami wjazdu.
214	Przede wszystkim - jest to zamach na wolność poruszania się po własnym kraju, czyli zamach na prawo konstytucyjne.
215	brak możliwości dojazdu starszym samochodem do domu, dla mieszkańców z centrum miasta
216	Co się stanie z ludźmi mieszkającymi w strefie, których nie stać na nowszy samochód? Po pandemii nie każdy chce korzystać z transportu publicznego.
217	Znaczny wzrost kosztów życia (konieczność zakupu nowego samochodu), brak możliwości dotarcia do pracy lub znacznie wydłużony i utrudniony czas przy wykorzystaniu komunikacji miejskiej. Do pracy samochodem dojeżdżam w 25 minut, autobusem zajęłoby to ponad godzinę. Mieszkając wewnątrz SCT całkowity brak możliwości dostania się do domu samochodem, jeśli nie jest nowy (drogi). Wykluczenie pojazdów zabytkowych.



l.p.	Treść opinii
218	Wykluczenie transportowe spowodowane brakiem odpowiedniej infrastruktury oraz wątpliwą jakością usług MPK. Zmuszenie ludzi oraz przedsiębiorców do wymiany samochodów na nowsze, na które ich nie stać poprzez zaciąganie kredytów.
219	Wykluczenie komunikacyjne gorzej sytuowanych mieszkańców, ponieważ zakazy są proponowane przy braku dobrych alternatyw - komunikacja zbiorowa we Wrocławiu jest w fatalnej kondycji ale za to droga. Zniknięcie z przestrzeni publicznej ciekawych klasycznych pojazdów których właściciele z różnych powodów nie chcą się decydować na rejestrację jako zabytek
220	Wydaje mi się, że jest grupa osób która nie będzie zadowolona z takiego rozwiązania. Natomiast ta grupa jest tak mała, a potencjalne korzyści tak duże, że nie widzę tego jako przeszkody.
221	Zwiększenie ilości korków jak, a co za tym idzie również zanieczyszczeń generowanych przez stojące pojazdy
222	Wymiana auta i wzrost kosztów zamieszkania. W centrum będą mieszkać tylko bogaci ludzie. Biedota zamieszka na przedmieściach.
223	wykluczenie społeczne
224	Chaos. to po co ten samochód?
225	Dla mnie dyskryminacja nie stać mnie na nowsze auto
226	Ludzie których nie stać na auto spełniające wymagania zostaną wykluczeni.
227	Utrudnienie życia mieszkańcom i firmom działającym w mieście, pokrzywdzenie biedniejszych mieszkańców, których nie stać na wymianę samochodu.
228	Utrudnianie życia mieszkańcom. Ryzyko bankructwa dla biznesów zlokalizowanych w strefie.



l.p.	Treść opinii
	Przepętniona komunikacja miejska w strefie. Ogromne korki na trasach okalających strefę.
229	Null. Żadne.
230	Zwykle osoby z najstarszymi samochodami to osoby najmniej zamożne. Obawiam się że część z nich może potrzebować samochodu, ale nie będzie w stanie pozwolić sobie na kupno nowego pojazdu.
231	Niezadowolone kierowców przyzwyczajonych do poruszania się swoimi (nieraz starymi) autami we wszystkich celach.
232	koszty dla mieszkańców Starego Miasta i okolicznych osiedli, mieszkańcy i przedsiębiorcy będą musieli wymienić samochody. Powstanie podział na mieszkańców zamożnych-tych z samochodami, i tych bez samochodów
233	Proponowane zmiany są zbyt słabe, zbyt wolno poprawią jakość powietrza. Na papierze mamy dobrą politykę. Urzędnicy sami stworzyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, gdzie zapisali wzmocnienie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego. Celem ma być przyspieszenie ruchu tramwajów, ale z danych samego UM wynika, że mimo milionów wydanych na ITS to się nie dzieje. Inne miasta powołują zespoły, które badają, gdzie tramwaje są spowolnione.
234	Ograniczenie w swobodnym przemieszczaniu się samochodami po Wrocławiu, Zwiększenie i tak makabrycznych korków we Wrocławiu (strefę trzeba będzie jakoś objechać) Brak możliwości dojechania samochodem do miejsc zamieszkania dla niektórych mieszkańców Brak możliwości dotarcia samochodem do urzędów, instytucji kultury itp.



l.p.	Treść opinii
	I wiele innych.
235	"eksperci "nie wzięli pod uwagę korków po za strefą ,możliwości poruszania się po mieście , dojazdu do różnych usług (lekarz ,sklep,jednostki kultury,szkoła ,przedszkola , szkoły wyższe,oraz przejazd do pracy(oprócz jednośladów).Jest to jednostronne patrzenie na życie mieszkańców
236	Nie wszystkich mieszkańców stać na zmianę auta, albo po prostu nie chcą tego robić. Miasto nie powinno zmuszać do takich wydatków.
237	Brak możliwości wjazdu samochodem do miasta
238	Blokada miasta, znaczne problemy z poruszaniem się, zbyt szeroka strefa
239	Brak możliwości poruszania się po mieście. Nowe samochody są bardzo drogie.
240	To zbyt mały obszar.
241	Przede wszystkim zagrożenia społeczne, wynikające z niemożliwości lub niechęci dostosowania się niektórych mieszkańców do nowych przepisów. Można im przeciwdziałać poprzez stworzenie faktycznej alternatywy w postaci komunikacji miejskiej (wynikającej z Wrocławskiej Polityki Mobilności), zmiany nawyków transportowych dostosowanych do rzeczywistych potrzeb, oparcia transportu miejskiego o priorytet dla pieszego, transportu publicznego i rowerzystów, oraz sukcesywnej realizacji nowej polityki transportowej.



l.p.	Treść opinii
242	<ul style="list-style-type: none">● Nasze samochody spalinowe są jeszcze dobre. Jak nie będziemy mogli dojechać samochodem do domu, to co z nim zrobić? Co zrobimy we Wrocławiu z taką ilością nagle bezużytecznych samochodów?● Mieszkańcy Wrocławia nie są tak zamożni, żeby było ich stać na zakup nowych samochodów (w tym elektrycznych); wiele osób zostanie po prostu pozbawionych możliwości używania samochodu.● W przyszłości i tak będzie można nabyć tylko samochody ekologiczne, natomiast nasze stare samochody spalinowe powinny kończyć swój żywot stopniowo, w drodze normalnej eksploatacji. Te, które nie przejdą corocznych przeglądów rejestracyjnych i testów spalania, i tak nie będą dopuszczane do ruchu.● O wiele większym zagrożeniem dla zdrowia mieszkańców są dymy z kominów, ludzie palą, czym chcą, nikt się tym nie interesuje. To jest problem do rozwiązywania, a miasto zajmuje się nie tym, co trzeba.● - Tworzenie takich stref w mieście to bezprawie. Mój samochód został kupiony i dopuszczony do ruchu. Został zarejestrowany w urzędzie we Wrocławiu i nikt nie uprzedził mnie, że wkrótce będą jakieś przepisy, które zabronią mi nim jeździć. Mam prawo używać go w mieście, w którym mieszkam. Jestem mieszkańcem Wrocławia, płacę tu podatki, dbam o mój samochód, naprawiam go, jeżdżę na przeglądy – ponoszę wszystkie niezbędne koszty i oczekuję, żeby miasto robiło wszystko w celu ułatwiania życia mieszkańcom, a nie utrudniania i uniemożliwiania normalnego funkcjonowania –



l.p.	Treść opinii
	wożenia zakupów, dzieci do szkół, chorych członków rodzin do lekarza, na zabiegi itp.
243	Osoby pragnące ominąć strefę od strony wschodniej będą zmuszone poruszać się po osiedlowych uliczkach Zacisza i Zalesia, zaś od strony północnej przez Karłowice i Różankę. Może spowodować to wzrost ruchu na wspomnianych osiedlach, których ulice już dziś potrafią być zatłoczone.
244	Może budzić to pewien opór mieszkańców którzy są na przykład albo nie do końca społecznie do przodu lub też ich sytuacja finansowa nie pozwala na zainwestowanie w nowe czyste środki transportu jeśli do mieszkali w strefie natomiast uważam że dużo większym problemem niż kwestie finansowe a tutaj może przyjść miasto z jakimś wsparciem są kwestie umysłowe i dlatego te działania powinny być jeszcze bardziej zdecydowane tak żeby Wrocław był podobny na przykład do Rotterdamu
245	Zagrożenia powstaną jeśli SCT nie powstanie albo powstanie w wariacie minimalnym lub rekomendowanym. Po prostu nie będzie efektów.
246	komunikacja miejska wymagać będzie adaptacji do nowych warunków
247	Odjeżdżanie strefy przez pojazdy wykluczone zwiększy emisję zanieczyszczeń i będzie generować większe korki.
248	Niestosowanie się ogółu społeczeństwa, a w szczególności przyjezdnych pracujących we Wrocławiu, a płacących podatki w innych gminach DTR, DB, DBA, DMI, DOL, DWR, DMI..
249	W wariacie II i wariacie III, wiele osób zmuszonych będzie zmienić pojazdy lub płacić "podatek za wjazd" - karę. Co będzie oznaczać znaczne uszczuplenie budżetu, bądź konieczność zadłużenia się.



l.p.	Treść opinii
250	Zmuszanie do wymiany samochodu, który jest sprawny i dopuszczony do ruchu, czyli generowanie śmieci (złomu) i popytu na coraz nowsze pojazdy (generujące ślad węglowy w produkcji). Zachęcamy do wzrostu konsumpcji zamiast do jej ograniczania. Wprowadzenie strefy w tak dużym obszarze jak prezentowany w wariantcie 3 niesie ryzyko dla firm działających w tych obszarach (np. utrata klientów, konieczność przeniesienia lokalizacji). Komunikacja miejska już teraz jest przepełniona i awaryjna, więc nie jest gotowa do "udźwignięcia" wzmożonego ruchu spowodowanego strefą.
251	Zagrożenia są takie, że wprowadzenie strefy uniemożliwi mieszkańcom korzystanie z funkcjonalności miasta. Obecny system komunikacji miejskiej oraz nie działający system park&ride nie są w stanie zapewnić sprawnej komunikacji na codzień.
252	Ograniczenie dostępu do części miasta. Dalsze wykluczenie jego mieszkańców z centrum. Krok do dalszego ograniczania swobody przemieszczania się mieszkańców
253	Brak mobilności społecznej , klasyfikacja na lepszych i gorszych, ograniczenia dla prowadzących działalność gospodarczą.
254	Kolejne utrudnienia dla mieszkańców Wrocławia którzy chcą bądź muszą się poruszać własnymi pojazdami spalinowymi.
255	Utrudnienie/uniemożliwienie funkcjonowania mieszkańcom strefy. Uczynienie obszaru jeszcze bardziej odizolowanym i trudnodostępnym. Dalsze obciążanie i tak już przeciążonej, niewydolnej i niesprawnej komunikacji miejskiej Masowe bankructwa biznesów zlokalizowanych w strefie. Uczynienie centrum strefą martwą
256	Wydłużony czas niezbędny na poruszanie się po mieście.



I.p.	Treść opinii
257	Dalsza śmierć centrum miasta (znikają sklepy, punkty usługowe, zastępują je sklepy monopolowe i średniej jakości restauracje nastawione tylko na turystów)
258	Problemy z możliwością wykonywania pracy
259	Uniemożliwienie właścicielom legalnie zarejestrowanych i posiadających ważne badanie techniczne starszych samochodów swobodnego z nich korzystania. Także dalsze obumieranie handlu i usług w centrum miasta w związku z utrudnionym tam dojazdem.
260	Jak wcześniej - podział ludzi na "plebs" i "elitę", biedotę w aucie klasy średniej, która nie ma prawa poruszać się tam, gdzie elita - ludzie z zasobnym portfelem, oczywiście pracownicy urzędów, osoby ogólnie uprzywilejowane. Miasto jest dla wszystkich, a nie tylko dla wąskiej grupy.
261	Bzdura kompletna, niech się zajmą lepiej likwidacja korków, do których sami przez swoje kretyńskie decyzje dorowadzili
262	Dyskryminacja ekonomiczna
263	Ograniczenie wolności przemieszczania się. Auta i tak przechodzą co roku badania na emisję spalin. Wiek to zły wskaźnik.
264	Wielu ludzi nie będzie miało dostępu ma dojazd do pracy ponieważ większości zarobki i infrastruktura na to nie pozwala
265	zagrożenie swobód obywatelskich
266	Wykluczenie aut, które nie są zagrożeniem dla czystości powietrza. Zlikwidujcie najpierw piece na węgiel, koks i inne kopalne.
267	Znaczny wzrost kosztów życia we Wrocławiu, przyspieszenie wymierania biznesów wewnątrz strefy, koszty kontroli i egzekucji dla miasta, duże wydatki na dostosowanie transportu publicznego oraz dostarczającego towary i ludzi.
268	Wymarcie ludzi którzy mogą np. jechać na wakacje



l.p.	Treść opinii
269	Brak efektów, utrudnienia dla mieszkańców
270	Przede wszystkim godzi to w nasze prawa konstytucyjne do wolności i równości obywatelskich
271	Czy zostawicie możliwość przejazdu przez te strefy? Np. Ulicą Pomorską czy wjazd i wysadzenie osoby niesprawnej a takich dużo na Nadodrze? Zagrożenie braku wjazdu w losowych przypadkach mieszkańców, bo tylko drogie auta wjadą
272	<ul style="list-style-type: none">● wykluczenie komunikacyjne wielu mieszkańców Wrocławia● wykluczenie komunikacyjne osób dojeżdżających do pracy spoza Wrocławia i osiedli peryferyjnych poprzez faktyczny brak możliwości przesiadki - brak wielopoziomowych parkingów park&ride, a nie ze śmiesznymi 50 miejscami, które zapełniają się w kilkanaście minut● całkowicie niewydolna komunikacja miejska - autobusy i tramwaje widmo - kursy, które się nie odbywają, bardzo długi czas podróży w porównaniu do jazdy samochodem (NAWET W KORKACH!), duża awaryjność pojazdów mpk● sporo osób wcale nie rezygnuje ze starych, ale tanich w eksploatacji i wykonanych z lepszych jakościowo materiałów, niż nowe, samochodów - ogranicza swoją obecność w strefie do minimum - ryzyko, że ucierpią usługi i prywatni przedsiębiorcy. Jeśli będę musiała zapłacić kare, żeby wjechać do centrum, to nie wybiorę się tam do sklepów/restauracji/kina, ponieważ są to rzeczy, z których mogę zrezygnować w pierwszej kolejności i żyć dalej.● zamiast lokować biurowce poza miastem, z dostępem do zarówno komunikacji miejskiej, jak i obwodnicy miasta (patrz miasta zachodnie, na których bardzo chcecie się wzorować) te obiekty znajdują się w centrum miasta, więc mpk



l.p.	Treść opinii
	<p>prawdopodobnie stanie sie jeszcze bardziej niewydolne, gdy te tysiacie osob przesiada sie do tramwajow/autobusow - polecam sprobowac wsiasc np do autobusu na Jagodnie, czasem odbywaja sie iscie dantejskie sceny, sama uczestniczylam kiedys w czymys takim w tramwaju na pl. Jana Pawla II - ludzie zaczeli sie bic, bo nie bylo miejsca dla nowych pasazerow</p> <ul style="list-style-type: none">• co z ludzmi dowozacyimi dzieci do zlobkow/przedszkoli? czy jesli nie beda mogli skorzystac z auta, to o ktorej godzinie beda musieli wsiasc do tramwaju, zeby z lesnicy dowiezc dziecko do przydzielonej placowki, np na psim polu (to nie jest wcale rzadka sytuacja)? i jeszcze zdazyc na ustalona godzine do pracy• jaka alternatywa jest rower, jesli brakuje bezpiecznych miejsc do przechowania go - kradzieze zarowno w centrum, jak i na peryferyjnych osiedlach, niska wykrywalnosc zlodziei przez policje• moze warto byloby zrobic badania poparte obliczeniami, czy zmiana starych samochodow faktycznie przyniesie zamierzony skutek - skoro moje 23 letnie auto spala 4 l/100km w trasie i 6-7l/100km w jezdzie miejskiej, to jak to sie ma do auta z nowszym silnikiem, ale tej samej kategorii, ktore spala 10-12l/100 km w jezdzie miejskiej, czy przy takiej roznicy jazda nowszym autem rzeczywiscie emituje mniej gazow do atmosfery? I jak ma sie do tego inny aspekt ekologiczny - minimlizacja zuzycia paliw kopalnych?• chcialabym rowniez poznac porownanie szacunkow, co emituje wiecej gazow cieplarnianych - spaliny samochodowe, czy stare piece i nielegalne spalanie smieci w domostwach - moze warto wykonac pomiary w godzinach szczytu i w srodku nocy w sezonie grzewczym.....



I.p.	Treść opinii
273	Problem z dojechaniem do domu lub znajomych w wyznaczonym obszarze. Zniewolenie.
274	Osoby których nie stać na nowe auto nie będą miały czym się poruszać (np. wyjazd poza miasto)
275	dyskryminacja ludności ze względu na majątek i zwiększenie podziałów
276	Wiele osób może mieć problem z wymianą samochodów, jednocześnie notoryczny brak parkingów w centrum utrudnia poruszanie się i sprawia, że sporo ludzi musi przejechać ekstra kilometry, by znaleźć miejsce dla siebie. Ludzie przyjeżdżający spoza Wrocławia mogą mieć kłopot z dojazdem do centrum
277	Utrudnienia dla mieszkańców i przyjezdnych, ograniczenie przemieszczania się, bankructwo przedsiębiorstw objętych strefą, dyskryminowanie ludzi ze względu na środek transportu jaki posiadają, zmniejszenie liczby turystów
278	Ograniczenie ludziom swobody przemieszczania się i narzucanie jazdy konkretnym środkiem transportu. Nie każdy traktuje samochód wyłącznie jako środek transportu
279	Wykluczenie, stygmatyzacja i nierówne traktowanie właścicieli starszych samochodów, którzy nie chcą lub z różnych względów nie mogą zmienić swojego środka transportu. Dodatkowo jest to ograniczanie wolności osób, które chcą do Wrocławia przyjechać samochodem.
280	wybuch rewolucji, wojny domowej
281	Zagrożeń jest wiele. Kategoryzowanie społeczeństwa, przez to, że spora część osób nie będzie zwyczajnie mogła korzystać ze swoich prywatnych samochodów, które posiadają przegląd techniczny i homologacje. Zatłoczenie w MPK, którego przepustowość jest na dzień dzisiejszy niewystarczająca w godzinach szczytu. Miasto utraci



l.p.	Treść opinii
	wiele kiedy z ulic znikną samochody zabytkowe, których użytkowanie także będzie niedozwolone w centrum miasta, a które urozmaicają nasze ulice, a zloty tych pojazdów przyciągają wiele osób. Kłopot będą mieli mieszkańcy gmin ościennych, które muszą dojeżdżać do miasta samochodem, a nie będą mogli lub chcieli zmieniać środka transportu na nowszy. SCT uderza w zwykłego Kowalskiego. Lepsze dla środowiska jest używanie jednego samochodu przez 30 lat, niż produkcja i kupno nowego co 5.
282	nie dostrzegam
283	takie, że jak mam pojechać na drugi koniec miasta przez centrum wyjdzie mi 15 km powiedzmy. omijając strefę wyjdzie 25. według której wersji wyemituję mniej?
284	Niezadowolenie społeczne, szczególnie jeżeli mpk nie poprawi swoich usług.
285	Opór ludzi
286	Wykluczenie mieszkańców
287	Brak możliwości swobodnego przemieszczania się, która i tak jest już systemowo blokowana. To powoduje ogromne korki a stojące z odpalonym silnikiem samochody generują większe spaliny, niż gdyby miały swobodny przejazd
288	Utrudnienia dla mieszkańców, którzy mają stare auta w świetnym stanie a złomy młodsze dalej będą jeździć i dymić
289	Zagrożenia wymieniłem już wcześniej, skrótowo piszę je tutaj: <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="368 1644 1436 1738">● uciążliwa komunikacja miejska i problemy z poruszaniem się po mieście<li data-bbox="368 1756 1436 1800">● brak możliwości parkowania aut<li data-bbox="368 1818 1436 1912">● wyzyskiwanie i dojenie zwykłego Kowalskiego (ktoś za te strefy zapłaci i to będzie szary polaczek)



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">• utrudnienia dla wszystkich tylko nie dla bogatych (jak zwykle)• brak poprawienia jakości powietrza, to stare auta są problemem, a nie sam ruch w centrum
290	Parkowanie samochodów niespełniających norm poza strefami, co spowoduje utrudnienie życia mieszkańcom w strefie jak i poza (nie będą mieć gdzie parkować)
291	wzrost cen nieruchomości i konieczność przeniesienia ludzi mniej zamożnych ze względu na częściowe wykluczenie komunikacyjne
292	Jeszcze większe korki bo auta będą musiały jeździć dookoła, przez niedostosowane do tego ulice w rzeczywistości tylko zwiększy zanieczyszczenie
293	Wykluczenie transportowe ludzi, którzy są mniej zamożni np. emerytów
294	wykluczenie wielu osób, szczególnie niemających z dostępu do centrum Wrocławia, kultury i gastronomii. Działa to na szkodę biznesu w centrum miasta, które trapią ciągłe awarie i przeciążenia komunikacji miejskiej.
295	utrudnienia dla mieszkańców mieszkających w strefach , stopniowe wysiedlanie i marginalizowanie osób o najniższych dochodach które będą zmuszone do wyprowadzenia się w inne części miasta bez stref , Paraliż transportu miejskiego , zwiększenie ilości autobusów i tramwajów nie ułatwi komunikacji mieszkańcom, Podwyższenie podatków i opłat
296	Brak założeń co do dobrowolnego ograniczenia ruchu starszych pojazdów w pozostałych częściach miasta czy też ograniczeniach co do wjazdu samochodów spoza miasta (np. droższe parkingi dla właścicieli pojazdów, którzy nie rozliczają podatku PIT we Wrocławiu).



I.p.	Treść opinii
297	Ta część społeczeństwa której nie stać na wymianę pojazdów będzie płaciła swoim czasem za dotarcie do np.: pracy - pogłębienie nierówności społecznych
298	Wykluczenie rodzin mniej zamożnych (transport miejski to kpina i nie argueentujcien tym), problemy z dowozem produktów do sklepów, dostawami itp
299	Małe biznesy w strefie padną, bo klienci nie dojadą
300	Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców
301	Ograniczenie rozwoju centrum
302	Narzekania właścicieli blachosmrodów i wyborców partii proputinowskiej
303	Wykluczenie komunikacyjne biedniejszych mieszkańców
304	wykluczenie ekonomiczne
305	Negatywne skutki społeczne - konieczność zakupu nowych aut dla ludzi, niepotrzebny konflikt społeczny, uciążliwość dla gości miasta.
306	Są znikome
307	Zagrożeń nie ma Żadnych,ale spowoduje to uniemożliwienie transportu np osobą niepełnosprawnym lub ograniczonym ruchowo .Niektóre osoby poprostu muszą korzystać z samochodu a nie każdego stać na nowszy pojazd
308	Ruch aut trujących nie ustanie. Tylko się przesunie. Bez sensu ta akcja
309	Brak zagrożeń.
310	Wykluczenie dużej ilości kierowców z dostępu do punktów użyteczności publicznej
311	Wykluczenie większości kierowcow



l.p.	Treść opinii
312	zagrożeniem jest upadek handlu w centrum miasta, zjawisko, które postępuje ze względu na brak dostępności miasta dla użytkowników samochodów. Miasto nie posiada dostatecznej ilości "kieszonkowych" parkingów podziemnych, z kolei poprzez notoryczne zwężanie ulic i powiększanie strefy płatnego parkowania powoduje wymieranie śródmieścia, barów mlecznych, usług.
313	Nadmierna ilość kontroli skupiających się na mandatach a nie bezpieczeństwie.
314	Opór zmotoryzowanej części mieszkańców. Pozostawianie starszych samochodów na granicach stref, co może denerwować mieszkańców granicznych.
315	Konieczność wymiany sprawnych pojazdów na nowe. Nie poparta potrzebą produkcja nowych aut i utylizacja starych niesie więcej szkód ekologicznych niż redukcja emisji spalin z ich wymiany. Podrożenie usług w związku z koniecznością zainwestowania w nowe pojazdy.
316	Ograniczenie wolności człowieka. Co z osobami, które muszą dojeżdżać do pracy w strefie?
317	Wykluczenia biedniejszych osób, których nie stać na nowsze auta.
318	kupno nowego samochodu - nie stać mnie na to.
319	Wprowadzenie strefy spowoduje wyludnienie centrum, upadek sklepów i punktów usługowych- czyli normalni ludzie nie będą mieli co tam szukać - zostaną patusy
320	Utrudnienia komunikacyjne, wykluczenia osób najuboższych posiadających leciwe pojazdy, paraliż komunikacji miejskiej
321	Mniejsza mobilność mieszkańców, wykluczenie komunikacyjne, wzrost cen towarów i usług w tej strefie, pogorszenie łatwości/jakości życia
322	Duże



l.p.	Treść opinii
323	Jest to bezprawne złamanie prawa polegające na ograniczaniu swobód obywatelskich oraz uprzywilejowywanie jednych grup społecznych kosztem innych. Zagrożenia - poza ogromnymi korkami to zrost sprzedaży samochodów elektrycznych, które wg. raportów niezależnych badaczy są bardzo nieekologiczne. Proszę zastanowić się nad bateriami, czasem eksploatacji samochodów oraz wpływem na środowisko poprzez produkcję dla nich prądu. To są główne zagrożenia.
324	Brak możliwości poruszania się samochodami spalinowymi w centrum miasta przez większość mieszkańców
325	zwiększenie ogólnego bilansu emisji CO2, większe zanieczyszczenie środowiska poprzez konieczność wymian aut w pełni sprawnych
326	Raport kupiony przez firmy tworzące części do aut elektrycznych, robiony przez pseudoekspertów ,bo ma w raporcie nic o prawdziwych przyczynach smogu we Wrocławiu
327	Całe mnóstwo.Brak możliwości innego transportu,brak możliwości wykonywania pracy,sprowadzenie na margines społeczny.
328	W dobie kryzysu większość ludzi w Polsce i Wrocławiu nie stać na samochody nowe czy to na samochody elektryczne. Załatwiając swoje sprawy związane z wykonywanym zawodem, dowożąc dzieci do szkoły, robiąc zakupy itp. zmuszeni jesteśmy do korzystania z samochodu. Wprowadzenie stref może będzie możliwe w dalszej przyszłości, gdy obywatele Polski dorównają zarobkom np. obywateli z Niemiec, tak aby było ich stać na zakup nowszych samochodów. Jak widać nie jest to możliwe w ciągu najbliższych lat. W związku z powyższym jestem przeciwko wprowadzenia takiej strefy w najbliższym czasie.



l.p.	Treść opinii
329	Głośne protesty bardzo małej grupy kierowców, którzy nie są w stanie spojrzeć na miasto z innej perspektywy niż z za kierownicy samochodu.
330	Większość ludzie którzy posiadają auta nie będą mogli wjechać do centrum ani dojechać do domu
331	Uważam, że za mała jest ta strefa, powinna obejmować całe miasto. I być bardziej restrykcyjna
332	Wykluczenie komunikacyjne części społeczeństwa, której nie stać na wymianę samochodu z dnia na dzień (a to większość społeczeństwa).
333	Wariant II spowoduje zagrożenie korkow w dalszych obrebach
334	Do póki nie będzie można objechać miasta obwodnicą z każdej strony, taki zakaz utrudni życie wszystkim mieszkańcom Wrocławia! Brak miejsc parkingowych spowoduje tworzenie dzikich parkingów na terenach zielonych przy liniach tramwajowych i autobusowych. Przyjezdni swoimi autami zakorkują wąskie uliczki osiedlowe. Postawią auto gdziekolwiek żeby zdążyć na tramwaj lub autobus. W I tak zatłoczonych pojazdach komunikacji miejskiej będzie jeszcze większy tłok. Zakaz dyskryminuje mieszkańców centrum. Nie wyjadą swoim autem więc będą musieli je sprzedać. Centrum to wielu wynajmujących ludzi (studentów czy pracowników) którzy posiadają auta nie spełniające tych norm. Jestem przeciwny wprowadzenia takich zakazów w trakcie szalejącej inflacji!!!
335	Prawdopodobnie nie dojedzie do mnie karetka i straż pożarna, policja (chyba że prawo będzie działało wybiórczo) bo nie sądzę że do 25 roku wymienię foltę aut na przedstawione przez Państwa wymagania. Zatkanie mi się kanalizacji, auto asenizacyjne albo wod-kan nie wjedzie, bo nie spełni Państwa oczekiwań (chyba że prawo będzie działało wybiórczo), piekarnia nie dowiezie mi chleba bo nie będzie małej firmy stać na wymianę auta dostawczego, albo kupi sobie to auto, ale



I.p.	Treść opinii
	<p>koszty przeżuci na odbiorcę końcowego. Społeczeństwo zubożeje. Moja Wspólnota Mieszkaniowa będzie chciała zrobić remont elewacji, i rusztowanie chyba na plecach przyniesiemy, bo wymyślone przez Państwa przepisy zabronią wjazdu auta dostawczego. Ciekawe jak poradzą sobie motocykliści. Moterem będą jeździć wokoło Wrocławia. Pizza w zimie będzie dowożona rowerem. Czy miasto zapewnia bezpłatne parkingi dla dojeżdżających do miasta ludzi? Gdzie moja rodzina zaparkuje (bezpłatnie) przyjeżdżając na weekend? Kominukajca międzymiastowa została polikwidowana. Albo jest w ograniczonych godzinach. Czy miasto gwarantuje ładowarki elektryczne dla nowej ilości aut w mieście?</p>
336	<p>Osoby z małym dochodem i starszymi samochodami, może jakieś dofinansowania do samochodów elektrycznych? No i dalszy rozwój i ulepszanie komunikacji miejskiej</p>
337	<p>Bankructwa firm w obszarze strefy, utrata pracy przez ludzi i zubożenie społeczeństwa, zmniejszenie wpływów z turystyki, zmniejszenie atrakcyjności terenów miejskich objętych strefą</p>
338	<p>Dużo ludzi jeździ starymi autami, to jest bez sensu</p>
339	<p>Trudności w poruszaniu się po mieście osób, których nie stać na zmianę samochodu na nowszy</p>
340	<p>Problemy mieszkańców np. Przedmieścia Oławskiego posiadających starsze samochody. Na tym obszarze mieszkają także starsi ludzie posiadający starsze samochody.</p>
341	<p>Przy braku poprawy infrastruktury oraz dostępności komunikacji miejskiej możliwe wykluczenie komunikacyjne ubogich mieszkańców</p>
342	<p>Zmuszenie osób w trudnej sytuacji ekonomicznej (bo to takie osoby pewnie mają stare samochody) do zakupu nowego. W wielu rodzinach to bardzo duży wydatek, może nie być możliwy do zrealizowania w tak krótkiej perspektywie (2025)</p>



l.p.	Treść opinii
343	Zakorkowane miasto poza strefa. Którego nie można zmniejszyć
344	Bez ograniczenia miejsc parkingowych zastąpimy tylko auta biednych autami bogatych i taka może być percepcja społeczna.
345	Utrudnienie życia POLAKOM !!!
346	Wariant zaproponowany przez ekspertów wprowadza za małe zmiany, za późno.
347	Drenaż mieszkańców z pieniędzy których i tam mają mało. Mieszkańców nie stać na takie strefy
348	<p>Ekonomiczne, szczególnie w wariancie "zrównoważonym" i "ambitnym". Wielu mieszkańców nie stać na nowsze samochody, a całkiem pokaźna ilość posiada samochód, którym stosunkowo rzadko w ogóle się porusza. Samochód taki potrzebny jest w sytuacjach, gdy trzeba coś lub kogoś przewieźć, albo wyjechać z miasta, o czym eksperci i decydenci zapominają. Brak jest propozycji rozwiązania dla tych, którzy samochodu używają niezwykle rzadko, więc ani nie jest dla nich ekonomicznie uzasadniona zmiana pojazdu na nowszy, ani ich sposób użytkowania nie wpływa na jakość powietrza w mieście. Powinna pozostać jakaś opcja dla takich osób. Musicie pamiętać, że nie każdy jest młodym, bogatym pracownikiem korporacji i taki emeryt jeżdżący do rodziny na wieś raz na miesiąc, nie będzie w stanie wymienić samochodu na nowszy.</p> <p>Komunikacyjne, o których raport nie wspomina - Wrocław nie inwestuje w szybką kolej miejską, inwestycje w tramwaj (który jest dobrym środkiem komunikacji w centrum, ale nie nadaje się do komunikacji poza) są pozorowane, autobusy stoją w korkach. Dla wielu, szczególnie mieszkających lub pracujących w dalszych od centrum (a nawet poza miastem), samochód jest w zasadzie jedynym sensownym środkiem lokomocji. Odcinanie części miasta dla wielu pojazdów oznacza przeniesienie problemu na zewnątrz strefy,</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>zwiększenie tym samym korków i czasów dojazdów, czy to samochodem, czy autobusem.</p> <p>Środowiskowe - przeniesienie ruchu poza strefę zintensyfikuje korki, które i tak już wzdłuż ŚOW i na trasach wylotowych są niemal permanentne. To oznacza także zwiększenie smogu w tych rejonach.</p> <p>Podsumowując uważam, że o ile wariant ostrożny w kwestii wieku pojazdów i wariant I w kwestii obszaru są akceptowalne, wariant "zrównoważony" i wariant II są problematyczne, to wariant "ambitny" i wariant III są absolutnie wykluczone.</p> <p>Ponadto jest jeszcze kwestia pojazdów kolekcjonerskich, zabytkowych oraz motocykli, których sytuacja nie jest wyjaśniona w raporcie.</p> <p>Szczególnie motocykle, które z reguły są starsze od samochodów (pewnych rodzajów motocykli zwyczajnie się już prawie, albo w ogóle, nie produkuje z uwagi na zmianę trendów, a stanowią pasję dla ich posiadaczy), są znacznie rzadziej użytkowane od samochodów, nie stoją w korkach i najczęściej potrzeba przejazdu nimi przez miasto, to potrzeba wyjechania z miasta lub powrotu do domu. Jeśli nie zostaną objęte wyjątkiem, to wielu właścicieli będzie musiało zrezygnować z życiowej pasji.</p>
349	Miłośnicy klasyków, którzy dbają o swoje perełki, będą mieć poważnie utrudnione poruszanie się po mieście.
350	Zagrożeniem są obecnie rządzący Wrocławiem, dla wolności i swobód obywatelskich! Mniejszość nie będzie wydała zakazów większości, na tym polega demokracja!
351	Problem z prywatnym transportem, problem z transportem rzeczy w przypadku osób mniej zamożnych, przedstawienie Wrocławia jako miasta pseudo ekologicznego, zwiększenie poziomu zanieczyszczenia powietrza, spowodowanego dłuższą jazdą samochodem o gorszych normach emisji spalin, korkowanie się dróg, które nie są objęte strefą



l.p.	Treść opinii
	czystego transportu, większy problem z tłokiem w komunikacji miejskiej, więcej pojazdów trafiających do stacji demontażu pojazdów, co spowoduje wytworzenie większej ilości śmieci
352	Problem z komunikacją mieszkańców własnym transportem, problem przewozu rzeczy, wykluczenie transportowe osób mniej zamożnych, większy tłok w komunikacji miejskiej (obecnie jest to dość sporym problemem). Zmniejszenie zainteresowania autami zabytkowymi, co może wymuszać większy konsumpcjonizm, większa ilość pojazdów trafiających do stacji demontażu pojazdów, w efekcie więcej odpadów
353	NIE dla sct na Szczepinie Zamiast inwestycji w termomodernizację budynków wydawanie pieniędzy na samochody Finansowe samobójstwo dla mieszkańców, narzucenie zbędnych i niebezpiecznych wymogów na uboższą część mieszkańców miasta Brak poprawy jakości powietrza z uwagi na brak ww. Termomodernizacji budynków i grzanie na maksa i kopczenie piecy. Wykluczenie i stygmatyzacja mieszkańców Watpliwe prawnie ograniczenie konstytucyjnego prawa do swobodnego poruszania się po terenie RP, prawnie dopuszczonym do ruchu sparwnym środkiem transportu.
354	Wzrost cen usług, obniżenie poziomu życia, brak realizacji deklarowanego celu poprawy jakości powietrza, zbędne zadłużenie mieszkańców których nie stać na spełnianie coraz to nowych kolejnych celi, lub / i wykluczenie komunikacyjne
355	Wykluczenie, brak miejsc parkingowych. Nawet do szpitali nie da się dojechać.
356	Przesiadka do niewydajnego transportu miejskiego spowoduje jego dodatkowe przeciążenie, rozprzestrzenianie się chorób zakaźnych oraz skrócenie czasu produktywności oraz spędzania z rodziną.



l.p.	Treść opinii
357	<p>Zubożenie społeczeństwa i ostracyzm osób których nie stać, żeby nagle wymienić sobie samochód.</p> <p>Posiadam E46 w Dieslu. Spala 4 litry diesla na 100km</p> <p>Proszę wziąć kalkulator i sobie przeliczyć jak zasyfiane jest środowisko samą produkcją aut "ekologicznych"</p>
358	<p>Koszty związane z zakupem nowych samochodów dostosowanych do norm.</p>
359	<p>Nie powinno być ograniczenia wjazdu dla mieszkańców danej strefy. Rejon centrum oraz starego miasta jest bardzo często zamieszkały przez osoby starsze które są właśnie właścicielami samochodów starszych. Nie stać ich na zakup nowych</p>
360	<p>Utrudniony dostęp w zakresie dojazdów, miejsc parkingowych, dodatkowe koszty, na które ludzie nie stać (nowsze pojazdy).</p>
361	<p>Ogromne - wykluczenie komunikacyjne słabiej skomunikowanych rejonów miasta i skazanie wielu ludzi (w tym mnie) na dojazd do pracy trzema autobusami przez 1,5h. Obecnie samochodem zajmuje to 30 minut.</p>
362	<p>Wykluczenie komunikacji znacznej części mieszkańców. Szczególnie dotknie ono uboższych, seniorów oraz rodziny z dziećmi. Komunikacja zbiorowa jest już niewydolna, gdy zmusi się istotną część mieszkańców do przesiadki na nią nastąpi paraliż komunikacyjny. Do tego są osoby, które mają problemy z poruszaniem się, dotarciem na przystanek itp. - zostaną one uwięzione we własnych domach.</p> <p>Nie każdego stać na nowoczesny samochód, żeby przejechać kilka tys. kilometrów lub mniej w roku. Nie każdy jest w stanie poruszać się rowerem czy hulajnogą.</p>
363	<ul style="list-style-type: none">• Większe korki w mieście poza SCT



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">• Wzrost emisji i zanieczyszczenie powietrza przez większą kumulację ruchu ulicznego poza SCT• Dyskryminacja mieszkańców posiadających samochody nie spełniające norm
364	Ekonomia gospodarstw rodzinnych może nie nadążyć z wymianą aut na nowsze modele.
365	Miasto ma być dla ludzi, a nie ludzie dla miasta. Obecna polityka władz miasta to utrudnianie życia na każdym kroku: zwężanie ulic, generowanie tym korków, likwidowanie miejsc parkingowych, a na te które zostają, wprowadzanie haraczy. A teraz jeszcze chcą zakazać jeżdżenia samochodami po części miasta. Nie każdego stać na kupno nowego. Z czasem w sposób naturalny ludzie pozbędą się starszych pojazdów. A ciągle zakazy, to nic innego jak komuna bis.
366	Ograniczenie równego dostępu dla wszystkich
367	Zagrożeniem jest wykluczenie komunikacyjne i ograniczanie swobody obywateli bez propozycji alternatywnych rozwiązań. Jest to rozwiązanie będące kijem, ale nie ma tu żadnej marchewki. Ponadto, wysokie wskaźniki zanieczyszczenia powietrza na obszarze Starego Miasta nie wynika z tranzytowego charakteru tego osiedla, ale ze średniowiecznego układu wąskich ulic, dużej liczby skrzyżowań i niewielkiej średniej prędkości poruszających się po niej pojazdów.
368	Żadnych
369	Wykluczenie osób starszych, których nie stać na nowy samochód a które korzystają z auta jako środka komunikacji, dojazdu do sklepu, lekarza.
370	Żadne
371	żadne



l.p.	Treść opinii
372	Zagrożenie to będzie dla rządzących, wystarczy że już władza Wrocławia uprzykrza życie kierowcą, może wystarczy
373	Większość mieszkańców straci możliwość poruszania się
374	Akceptacja raportu, to utrudnienie życia mieszkańcom naszego miasta, to zmuszanie ludzi (zwłaszcza tych mniej zamożnych) do zmiany samochodów. Uważam, że wprowadzanie samochodów elektrycznych jest nieprzemyślane, kompletnie nieprzystosowane do naszych warunków i w dodatku szkodliwe dla środowiska (krótka żywotność akumulatora, utylizacja). Nie wspomnę o kosztach. Zamiana aut, które obecnie posiadamy na kalekie "zabawki elektryczne" to krok wstecz, to znaczne ograniczanie komfortu życia mieszkańcom. Wydzielanie takich stref to ograniczanie wolności człowieka!!!!
375	Centrum miasta zostanie w zasięgu najbogatszych.
376	Wprowadzenie stref czystego transportu, znacznie utrudni mieszkańcom Wrocławia codzienne przemieszczanie się. Wpłynie negatywnie na poziom skomunikowania naszego miasta. Rozwiązanie to jest bezczelną i haniebną próbą wymuszenia na wielu mieszkańcach Wrocławia zmiany wykorzystywanych środków transportu. Najbardziej dotkliwe skutki odczują osoby niezamożne, których status majątkowy nie pozwala na zakup drogich i niepraktycznych aut elektrycznych. Jest to zamach na wolność wrocławian.
377	Wykluczenia uboższych mieszkańców tych obszarów. Powinni mieć możliwość wjazdu..
378	Uniemożliwienie mieszkańcom normalnego życia
379	Wykluczenie społeczne



I.p.	Treść opinii
380	Ograniczenie ludzi, których nie będzie stać na samochody spełniające normę emisji w przemieszczaniu się.
381	Kolejne ograniczenia dla mieszkańców, w czasie gdy sprzęt budowlany deweloperów najbardziej zatruwa nasze osiedle Szczepin.
382	Że te zmiany są niepotrzebnie tak bardzo rozciągnięte w czasie. Można by pomyśleć o scenariuszu ambitnym dla wariantu II i pośrednim dla strefy rozszerzonej o wielką wyspę etc.
383	Stare auta będą stały pod blokami i blokowały miejsca parkingowe
384	Brak możliwości wymiany starszych aut przez starszych mieszkańców osiedli. Chaos . Jak prowadzić działalność gospodarczą, jak nie będzie się można przemieszczać dojeżdżać do klienta.
385	Utrudnienie życia mieszkańcom, którzy nie będą mogli wygodnie dojechać do sklepu, restauracji, urzędu. Konieczność wymiany samochodu na nowszy, która negatywnie wpłynie na budżet mniej- lub średniozamożnych mieszkańców.
386	Ludzi nie stać na wymianę samochodów na te pseudoekologiczne czyli elektryczne, a nie każdy ma możliwość lub chce korzystać z innych form komunikacji.
387	Większości mieszkańców nie będzie stać na zmianę samochodu
388	Wykluczenie komunikacyjne
389	Rozwiązanie uderzy w najuboższych i kolekcjonerów
390	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji



l.p.	Treść opinii
	nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!
391	Wykluczenie komunikacyjne i utrudnienie życia mieszkańców. Świat nie kończy się na Wrocławiu gdzie można poruszać się komunikacją miejską ale ludzie chcą jeździć dalej - góry, lasy... Tam już komunikacja nie dojadą
392	Wariant II i III obejmują znaczną część miasta z zabudową jednorodziną
393	pogłębienia nierówności społecznych
394	Przy braku odpowiednio rozwiniętej komunikacji zbiorczej wykluczenie komunikacyjne części mieszkańców Wrocławia a także ludzi dojeżdżających do pracy zza miasta. Przez fakt dużych wzrostów cen samochodów część posiadaczy samochodów nie będzie sobie mogła pozwolić na zakup nowszego pojazdu.
395	Niemożność wjechania do stref miasta przy braku alternatyw - nie wszędzie powinno się dojechać rowerem (np. na spotkanie biznesowe - prze poczone ubranie nie wywołuje poczucia profesjonalizmu), komunikacja miejska również nie cieszy się dobrą opinią.
396	Zagrożeniem jest już samo założenie, że mieszkańcy po prostu zostaną zmuszeni do wymiany aut na nowe - proponuje spojrzeć na ceny aut i zestawić to ze średnią krajową. Zagrożeniem jest też niespójność ograniczeń - skoro ignorujemy problemy przeciętnego Kowalskiego, to dlaczego przymykamy oko na auta rządowe, służby



l.p.	Treść opinii
	miejskie, itd.....te jednostki też powinny odczuć brzemień tych decyzji i znaleźć fundusze na wymianę swojej floty dając przykład a nie powodować irytacje spowodowaną nierównym traktowaniem.
397	Utrata pieniędzy oraz bunt mieszkańców. Brak możliwości dojeżdżania do pracy osob z obrzeży miasta.
398	Dyskryminacja osób o słabej sytuacji finansowej, brak możliwości dojazdu do pracy czy szkoły lub rodziny, strata pieniędzy państwa, bunt mieszkańców
399	Prowadzi to do zatrzymania wszelkiego ruchu w mieście i blokady miasta
400	Wykluczenie biednych ludzi, segregacje, realizację utopijnych planów globalistów
401	<p>Ruch w strefach zostanie ograniczony dla uboższych obywateli jeżdżących starszymi samochodami, ale ułatwiony dla najbogatszych, którzy mogą pozwolić sobie na auta elektryczne lub nowe spalinowe. Spowoduje to zwiększenie nierówności w dostępie do publicznej infrastruktury i podział społeczny na dwie grupy - tych którzy mają prawo wjazdu do centru i tych, którzy go nie mają.</p> <p>Egzekwowanie zakazu będzie wymagało zwiększonego nakładu pracy służb państwowych (policji, straży miejskiej). Konieczny będzie nieustanny nadzór pojazdów poruszających się po strefie i badanie ich wieku.</p>
402	Wykluczenie komunikacyjne osób mniej zamożnych, wzrost zanieczyszczenia środowiska spowodowany produkowaniem nowych samochodów spalinowych lub elektrycznych, wzrost cen na rynku samochodowym przez wymuszenie wymiany pojazdów.
403	Przymusowe wyrzucenie biedniejszych ludzi z miasta
404	Zagrożenie wolności obywateli i równości wobec prawa. Łamanie praw człowieka do równouprawnienia!



I.p.	Treść opinii
405	Utrudnianie życia mieszkańcom, oparte na fałszywych założeniach.
406	Protesty
407	Wykluczenie komunikacyjne biedniejszej populacji śródmieścia, która z różnych powodów potrzebuje samochodu, ale nie stać jej na nowy, niskoemisyjny pojazd.
408	wykluczenie samochodowe najuboższych
409	Ograniczenie przemieszczania się dla osób ubogich, jeżeli jednocześnie nie zostanie wzbogacona oferta komunikacji miejskiej, co w żaden sposób nie jest przedstawione. Plan ograniczenia dostępu starych aut do "centrum", powinien być rekompensowany lepszą infrastrukturą rowerową i rozszerzeniem oferty komunikacji miejskiej
410	[Opinia została usunięta ze względu na wulgaryzmy i znamiona mowy nienawiści – red.]
411	Wrocław ma słaby transport publiczny, brak dojazdu dla mieszkańców których nie stać na nowe auto będzie katastrofalny dla standardu ich życia, organizacji życia, pracy, rodziny
412	Brak miejsc parkingowych w strefach granicznych . Zwiększone korki na ulicach.
413	Ograniczenie lub wręcz uniemożliwienie mieszkańcom przemieszczania się
414	Utrudnione poruszanie się samochodem po mieście. Problemy z dowozem dzieci do żłobków, szkół i przedszkoli. Ograniczenia dotkną osób najbiedniejszych których nie stać na zmianę samochodu.
415	Wykluczenie komunikacyjne najbiedniejszych, zamordyzm, zwiększenie nierówności społecznych, kłopoty z komunikacją
416	nie ma zagrożeń, są tylko chwilowe niedogodności - ludzie będą się musieli przyzwyczaić, że oszczędzanie czasu nie ma najmniejszego



l.p.	Treść opinii
	sensu, jeśli i tak ulegają stresowi wynikającego z faktu, iż muszą poświęcić czas, aby przedostać się z punktu do punktu
417	Boję się wykluczenia ubogich mieszkańców miasta z życia społecznego. Zwiększenie kosztów kontroli itd.
418	Wykluczenie transportowe najuboższych, których nie stać na nowe, luksusowe samochody. Biznesy w strefie popadają z powodu braku łatwego dostępu do nich. MPK nie zastąpi zlikwidowanych aut.
419	to jest cywilizowany kierunek zmian i skandalem jest, że to od dawna nie obowiązuje
420	nie
421	Rozjeżdżone zielone tereny osiedlowe w pobliżu stref. Auta zaparkowane w każdym możliwym miejscu
422	Tworzenie ograniczeń w swobodnym przemieszczaniu jest zła w każdej postaci. Nie ma znaczenia czy w strefie znajdzie się sam rynek czy całe śródmieście. Mam prawo przemieszczać się gdzie chce i czym chce, pod warunkiem, że nie łamię przepisów prawa o ruchu drogowym ani nie stwarzam innego zagrożenia.
423	Podział na strefy dyskryminuje mieszkańców.
424	Jedynym zagrożeniem jest nowy podatek od mieszkańców i przyjezdnych, nazwany opłatą za wjazd.



l.p.	Treść opinii
425	<p>Oprócz kontroli wjeżdżających samochodów, powinny być usuwane ze sct porzucone wraki, które nie spełniają wymogów środowiskowych - sankcje nie powinny dotyczyć jedynie wjeżdżających pojazdów na pdst kamery. Służby powinny mieć możliwość egzekwowania przepisów w przypadku aut stojących w sct. Jest obawa co do egzekwowania przepisów w zw z niewydajną strażą miejską, która ma znaczne braki kadrowe i niskie płace. Zastanawiam się, czy obszar sct nie powinien być skorelowany z lokalizacją parkingów buforowych. Przykładem jest Lipsk, gdzie całe miasto jest objęte sct, ale jest możliwość pozostawiania auta przy zjeździe z autostrady na parkingu i dojazdu koleją do centrum. Nie sądzę, że dobrym pomysłem jest przyjęcie kryteriów na pdst naturalnych barier urbanistycznych. Obawy budzą także przepisy na szczeblu krajowym i europejskim. Uważam, że naklejki powinny być uniwersalne w całej Europie i honorowane w każdym mieście. Chodzi o to, że otrzymując naklejkę np we Wrocławiu, naklejka była honorowana poza granicami kraju i innych polskich miastach. Co do przedstawionych wariantów sądzę, że granice sct powinny być dostosowane do planowanych przystanków kolei aglomeracyjnej i by granice sięgały do parkingów park and ride znajdujących się w ich pobliżu. Chodzi to, by wygodnie można było pozostawić samochód poza sct i dojechać do centrum transportem publicznym.</p> <p>Z przedstawionych propozycji osobiście popieram maksymalny obszarowo. Ale pewną formą kompromisu mógłby być zastosowanie minimalnych kryteriów co do wieku samochodów. Zastanawiam się czy taka kombinacja nie byłaby optymalna pod kątem poprawy jakości powietrza – co prawda dopuszczamy większą ilość starszych aut, ale kompensujemy to wielkością obszaru oddziaływania sct i usuwamy te najstarsze.</p>



l.p.	Treść opinii
426	Ograniczenie wolności mieszkańców.
427	Utrudnienia komunikacyjne, dyskryminacja posiadaczy starszych samochodów.
428	Wogóle nie powinno się tego wprowadzać
429	Opisałem w poprzednim punkcie. Utrudnienia w swobodnym poruszaniu się po mieście, w szczególności dla biedniejszej części mieszkańców.
430	Duża część mieszkańców nie będzie mogła wogóle korzystać z aut, nowe niskoemisyjne auta są drogie, do tego nakłada się obecnie inflacja. Jest to promowanie bogatych kosztem niskiej klasy średniej i niskiej klasy
431	Przysporzy to więcej problemów rodzinom z mniejszym budżetem, wiele rodzin nie stać na nowsze pojazdy a z różnych powodów muszą korzystać z samochodów.
432	Brak wjazdu do centrum
433	<p>Kryterium wieku aut nie jest pomysłem bez wad. Pozbawia możliwości wjazdu starszych pojazdów, które niekoniecznie muszą być mniej ekologiczne. Mój samochód z 2001 zawsze podczas przeglądu rejestracyjnego zaskakuje pracowników czystością spalin, do tego jest dużo cichszy (silnik 1.3, benzyna). Sporo młodsze samochody z silnikiem diesla, często z wyciętymi filtrami cząstek stałych są dużo większym problemem.</p> <p>Zdaję sobie sprawę z prostoty wprowadzenia kryterium wieku, jednak nakłanianie do wymiany sprawnych i często „bardziej ekologicznych” samochodów na nowsze jest sprzeczne ze zmniejszaniem negatywnego wpływu na środowisko. To może być argument dla przeciwników - spisek producentów samochodów, który ma napędzać nieekologiczną spiralę nabywania i wyrzucania.</p>



I.p.	Treść opinii
434	Zwiększony podział ludzi na lepszych (bogaty) i gorszych (biednych)
435	Ograniczenie mobilności w mieście. Rozwój propagandy proekologicznej dławiącej rozwój gospodarczy. Postępujące zniewolenie społeczeństwa. Niepokoje społeczne.
436	Uniemożliwienie normalnego funkcjonowania mieszkańców, gigantyczne utrudnienia w ruchu w całym mieście (Wrocław ma topologię gwiazdy i większość ważnych dróg przechodzi przez centrum miasta)
437	Zwiększona liczba parkujących poza strefą nawet w miejscach niedozwolonych
438	Wykluczenie osób zamieszkujących w strefie STC, co wynika z realiów ekonomicznych panujących w Polsce. Owa strefa jest zamieszkała przez prawie 1/4 osób mieszkających we Wrocławiu.
439	Auta dla bogaczy
440	Zagrożenia to chyba takie że coś próbuje się ludziom odebrać
441	Ograniczenia wolności i mobilności wśród ubogich i osób starszych. Upadnie wiele firm i wielu straci pracę.
442	A co z pojazdami mieszkańców w w stref niespełniających norm?
443	Wykluczenie ludzi którzy nie mogą korzystać z komunikacji oraz tych dla których komunikacja nie jest środkiem z pomocą którego obecnie załatwiają codzienne sprawy. Brak alternatyw, wydajnej komunikacji. Co z ludźmi którzy pracują w obrębie strefy i muszą dojeżdżać samochodem choćby ze względów ograniczeń ruchowych. Co z ludźmi którzy nie wożą ze sobą do pracy tylko przysłowiowej torebki mieszczącej tylko kondomy i telefon.
444	Brak dojazdu do centrum dla samochodów dostawczych. Brak wystarczających ilości miejsc parkingowych park&ride. Powinno ich być 100% więcej



l.p.	Treść opinii
445	<p>Biorąc pod uwagę brak konkurencyjności wrocławskiego MPK w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none">• notoryczne spóźnienia,• awarie taboru,• wieczne remonty,• nieobejmowanie swoim zakresem wielu miejsc miasta (w szczególności nacisk tutaj na tramwaje)• brak w wielu miejscach parkingów typu P&R <p>wprowadzenie strefy czystego transportu doprowadzi do zwiększenia wykluczenia komunikacyjnego oraz przeładowania wrocławskiej komunikacji miejskiej. Doprowadzi to jedynie do sytuacji, że w godzinach szczytu nie będzie dało się wsiąść do tramwaju bądź autobusu, co da się już w tym momencie zaobserwować chociażby na ulicy legnickiej, gdzie jest wciąż zbyt mała częstotliwość pojawiania się tramwajów.</p>
446	<p>Widzę ich całe mnóstwo, począwszy od tego że w tej strefie mieszkają przeważnie najubożsi - to często mieszkańcy komunalni, których z jednej strony nie stać na domek na Biskupinie a z drugiej na w miarę nowy samochód. Poza tym, jeżeli zaczyna się robić masę wyjątków dla samochodów "wyjętych" niejako z tej strefy, to przepraszam, dlaczego mnie jako mieszkańca ma być stać na wymianę samochodu a miasta, firm, szpitali i innych służb na to nie stać? Zaczynamy dzielić społeczeństwo na równych i równiejszych.</p>
447	<p>Część osób straci możliwość wygodnego dojazdu do domu np. z dużymi zakupami, czy odwozu dzieci do szkoły po drodze do pracy.</p>
448	<p>Zagrożeniem jest to, że "smrodzące" samochody, nadal będą jeździć obrzeżami centrum, co nie ograniczy za bardzo ilości spalin w mieście.</p>
449	<p>Niechęć mieszkańców, potrzeba kontroli</p>
450	<p>Trudności z dojazdem do pracy, lekarza itd.</p>



I.p.	Treść opinii
451	Pisałam
452	Brak możliwości poruszania się moim autem po Wrocławiu. Niebezpieczeństwo porzucania starych aut po za strefami co spowoduje duże blokady tych ulic.
453	Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców gorzej sytuowanych, których nie stać na kupno nowego samochodu.
454	brak.
455	Brak wystarczającej liczby parkingów poza strefą dla przyjezdnych oraz przeladowanie komunikacji miejskiej
456	Niewielkie. Część biedniejszych mieszkańców nie będących w stanie przesiąść się do nowszych aut zacznie je pewnie porzucać poza strefami, by dojechać dalej komunikacją, bądź innym środkiem transportu więc zaśmieci parkingi dalej położonych osiedli. Może to uniemożliwić garstce ludzi, którzy mają problem z poruszaniem się bez transportu (chorzy, inwalidzi) swobodnego przemieszania się - będą zdani na taksówki, jeżeli nie będą w stanie przesiąść się do nowszego środka transportu.
457	Duże utrudnienia komunikacyjne, zwłaszcza przy wrocławskim stopniu awaryjności komunikacji miejskiej. Strata czasu podczas podróżowania w obrębie Wrocławia
458	Całe miasto powinno być pokryte STP, nie można dyskryminować mieszkanki i mieszkańców części osiedli i traktować ich zdrowia jako mniej ważnego niż mieszkańców i mieszkanki innych osiedli. Musimy być inkluzywni. Poza tym powinna być jedna strefa, bez podziału. Najlepszy wariant zrównoważony lub ambitny, bo ostrożny niewiele zmienia i dopuszcza auta mające ćwierć wieku. O ile dzisiejszy samochód będzie nawet za 20 lat spełniać jakieś rozsądne minimum, o tyle auta produkowane w latach 90., często na bazie



l.p.	Treść opinii
	konstrukcji z lat 80., to totalne nieporozumienie z czasów, gdy inaczej patrzono na świat.
459	Polacy jeżdżą starymi samochodami nie z powodu zamiłowania do klasycznej motoryzacji tylko biedy, rzucanie biednemu człowiekowi kłód pod nogi w postaci zmuszenia go do dużego wydatku na nowy samochód wprowadzi go w kłopoty w innych sferach życia.
460	podział na strefy powoduje niepotrzebne zamieszanie, pomyłki; powinna być jedna strefa na całe miasto i albo wjeżdżasz, bo spełniasz normy (lub masz przepustkę), albo nie wjeżdżasz i jasna prosta sprawa, a nie znowu jakieś mikrozarządzanie, kilka wariantów, podwariantów i zastanawianie czy ulicę dalej można czy już nie
461	Problemy z dojazdami do pracy dla osób mniej zarabiających. Całe rozwiązanie to trochę sztuka dla sztuki - być może istotniejsze są inwestycje w MPK: np. hybrydowe autobusy, które nie spalają 40l ropy na 100km?
462	utrudnienia komunikacyjne, wykluczenie ludzi mniej zamożnych oraz niepełnosprawnych z ułatwień komunikacyjnych i dalsze pogłębianie rozwarstwienia społecznego, wzrost kosztów eksploatacji samochodów poprzez konieczność jazdy na okół strefy by dostać się na drugi koniec miasta, jazda na około generuje więcej spalin poza strefa , zamknięcie częściowe miasta spowoduje wzrost ruchu poza strefa więc jeszcze więcej zanieczyszczeń
463	Ograniczenie wolności i wyboru
464	Takie, że wprowadzenie takich stref nie przyczyni się w znacząco do poprawy jakości powietrza w mieście, a utrudni mieszkańcom przemieszczanie się.
465	Ludzie zaczną się buntować i protestować zaczną nie legalnie zjeżdżać w strefę i nie będą respektować przepisów. Wszystkie starsze osoby dlaczego nie są poinformowane o tym w mediach



l.p.	Treść opinii
	ogólnodostępnych jak radio czy tv. Większe korki będą się zapewne tworzyć na obrzeżach strefy. Pytanie czy komunikacja miejska podoła takiej ilości natłoku mieszkańca
466	Paraliż komunikacyjny. Ograniczanie wolności obywatelskich
467	Jedynym ograniczeniem jakie widzę, jest ograniczenie mobilności osób starszych lub niepełnosprawnych korzystających z najstarszych pojazdów.
468	Ograniczenie swobód upraw obywatelskich!
469	Ograniczenie swobód obywatelskich.
470	Naruszenie wolności obywatelskiej i ograniczenie mobilności mieszkańców Wrocławia
471	ograniczenie mobilności i prawa własności mieszkańców
472	Ograniczenie swobod obywatelskich.
473	Brak możliwości normalnego korzystania z miasta. Ludzi nie stać na kupno nowego auta
474	MPK musi nadążyć za zmianami i poprawić częstość kursów by być bardziej konkurencyjna dla aut.
475	Problem z przemieszczaniem się osób posiadających starsze pojazdy. Nie wszystkich stać na nowy samochód a podatki płacą wszyscy. Komunikacja miejska we Wrocławiu jest fikcją. Autobusy i tramwaje jeżdżą jak chcą. Wykolejanie się tramwaji jest na porządku dziennym. Nie wspomnę już o przemieszczaniu się z małymi dziećmi.
476	Poważne koszty dla mieszkańców Wrocławia. Tylko bogaci będą mogli posiadać samochody.
477	Społeczne Ekonomiczne Prawne To bardzo obszerny w rozważaniach temat...



l.p.	Treść opinii
478	Brak danych nt. miejskich zachowań ludzi, dokumentowań jak miasto jest użytkowane, ile osób spaceruje w poszczególnych miejscach, gdzie ludzie siadają a gdzie w ogóle nie ma i dlaczego.
479	Wykluczenie komunikacyjne
480	Co z mieszkańcami na wymienionym obszarze? Rozumiem auta spoza strefy, ale nie widzę dziadków, którzy jeżdżą maluchami czy innymi starymi autami na zakupy czy ogródki by mieli z tymi wózkami i bagażami jeździć MPK. Mieszkańcy danej strefy powinni mieć możliwość poruszania się własnym autem.
481	Brak
482	Zbyt mały wpływ na jakość powietrza w mieście.
483	Zagrożenia są liczne i bardzo poważne! Niewydolny system energetyczny kraju uniemożliwi większości właścicieli samochodów spalinowych zakup samochodu elektrycznego. Dodatkowo samochody te są bardzo kosztowne. Tylko zamożnych stać będzie na ich posiadanie. Wprowadzając ta strefę i zaostrzając zasady z czasem pozbawimy uboższych samochodu a więc także mobilności które przekładają się na możliwość znalezienia lepszej pracy (w większej odległości od miejsca zamieszkania). Doprowadzi to do zubożenia tych najbiedniejszych. Skorzystali by tylko najbogatsi (nieznacznie lepsze powietrze) kosztem wszystkich innych. Nie sądzę jednak by nawet oni skorzystali. Samochody elektryczne są nieekonomiczne w Polsce. Produkujemy prąd głównie z węgla. Do tego wyprodukowanie baterii do samochodu elektrycznego to koszt ekologiczny taki jak używania samochodu spalinowego przez 8lat. Do tego dochodzi problem utylizacji tych baterii (substancji bardzo szkodliwych) który jeszcze obecnie trudno oszacować. Bezpieczeństwo też jest mniejsze - każdy kto widział jak gwałtownie pali się samochód elektryczny



l.p.	Treść opinii
	(gwałtowne spalanie ogniw elektrycznych) wie że problemem może być ucieczka z takiego samochodu i zabranie dzieci.
484	Większość mieszkańców nie będzie mogła wjechać tam, gdzie tylko nieliczni? Co ma do tego wiek samochodu? Niewiadomo. Samochody mają znikomy wpływ na zanieczyszczenie w mieście. To jest po prostu chore.
485	Wszystkie strefy są szkodliwe dla ich mieszkańców.
486	dluzsze dojazdy do pracy osob ktore nie moglyby korzystac ze strefty, choc przesiadly by sie na autobus.
487	Ograniczenie możliwości poruszania się po mieście
488	wykluczenie motoryzacyjne ludzi, problemy w zaopatrzeniu sklepów
489	Uniemożliwienie Wielu ludziom normalnego funkcjonowania w życiu codziennym w czasie pandemii gdy ruch samochodowy praktycznie był zerowy jakość powietrza była taka sama jak w czasie gdy ruch samochodowy jest normalny
490	Bezsensowne gnębienie ludzi.
491	Konieczność zadłużenia i kupna nowego auta, wzrost cen towarów i usług, wyższe koszty za energię, przeciążenie sieci, problemy z dostępem do ładowarek, większe ryzyko pożaru coraz częściej słyszy się o pożarach aut elektrycznych a jeździ ich aktualnie stosunkowo mało
492	<ul style="list-style-type: none">- zubożenie społeczeństwa- niepotrzebne zobowiązanie do zakupu coraz to droższych, bardziej awaryjnych samochodów- cofnięcie cywilizacyjne- wykluczenie komunikacyjne (wrocław nie jest całym moim życiem)- zbyt szeroki obszar objęty strefą



l.p.	Treść opinii
	- dotknięcie zakazem wcale nie najbogatszej części wrocławia - zróbcie to na biskupinie i w dzielnicach willowych
493	Niezadowolone, mieszkańcy będą unikać centrum
494	Strefa jest źródłem wykluczeń komunikacyjnych min. osób niezamożnych) starszych.
495	Będzie większe natężenie ruchu w innych miejscach - sztucznie. Centrum i tak ledwo ciągnie...
496	Wykluczenie biedniejszych obywateli których nie stać na zakup nowego auta. Często nowe auta z np. wyciętym DPFem są dużo bardziej nieekologiczne niż zadbane samochody kilkunastoletnie
497	Brak możliwości dojazdu do pracy, czy zwykłego funkcjonowania osób, których nie stać na nowsze auto a komunikacja miejska nie dowiezie ich tam gdzie chcą
498	Ograniczenie swobody i wolności przemieszczania. Pogwałcenie swobód obywatelskich.
499	Bezsensu, może niech ktoś samochód mi wymieni, ale da godnie zarobić
500	Dyskryminacja osób biedniejszych
501	Odniosłem się do tej kwestii w poprzedniej wypowiedzi, zatem w skrócie: <ul style="list-style-type: none">● żadnych korzyści● ewentualne korzyści wynikające ze zmniejszenia ruchu i dla krajobrazu przynoszą już płatne strefy parkowania● naruszenie równości wobec prawa i innych przepisów oraz ustaw odnoszących się do DPCZ i KPPUE.● powiększenie stygmatyzacji społeczeństwa, która we Wrocławiu rośnie od lat, zwłaszcza w stosunku do obszaru dawnej dzielnicy Śródmieście i jej mieszkańców



I.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 264 1431 533">• brak wsparcia dla osób biedniejszych, którzy ze względu na fatalne rozwiązania komunikacyjne we Wrocławiu zmuszone są korzystać z samochodu. Projekt zatem preferuje osoby majątniejsze całkowicie niwelując zasadę sprawiedliwości społecznej<li data-bbox="363 555 1431 703">• działanie kijem bez marchewki. Czyli zamiast najpierw usprawnić bolączki miasta i wprowadzać jakiegokolwiek strefy, tworzy się kolejne bolączki dając ułudę konsultacji społecznych
502	<p data-bbox="316 728 1437 1451">Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!</p>



l.p.	Treść opinii
503	<p>wykluczenie komunikacyjne i utrudnienie życia dla mieszkańców stref. I nie chodzi tu o jazdę po mieście i korzystanie z komunikacji miejskiej tylko o wyjazd poza miasto.</p> <p>Takich samochodów jest z roku na rok coraz mniej więc wydawanie publicznych pieniędzy jest marnotrawstwem, dodatkowo można by te pieniądze przeznaczyć na inne cele również związane z szeroko pojętą ekologią.</p> <p>Starszymi samochodami jeżdżą osoby mniej zamożne, których nie stać na nowsze lepsze auto, patrząc się chociażby na moich sąsiadów - starsze małżeństwo, które posiada wiekowy samochód, jak robi się ciepło to pakują do bagażnika dwa składaki i inne potrzebne rzeczy i wyjeżdżają na działkę na której siedzą czasami i miesiąc. Dlaczego takim ludziom mamy zabrać ich radość życia. A może mają teraz zostawiać samochód na obierkach miasta i z siatkami "darów z działki" mają jechać komunikacją miejską do domu.</p> <p>Równie mogę przytoczyć tu swój przykład, od kiedy utworzono ścieżki rowerowe i mam dogodny dojazd do pracy to jeżdżę rowerem, a z samochodu korzystam mniej więcej co 2 tygodnie jadać do rodziny lub w góry, gdzie nie dojadę żadną komunikacją miejską. Jako mieszkanka Szczepina będę zatem zmuszona trzymać samochód na sąsiednim osiedlu, zamiast w garażu na swoim osiedlu - a może taki właśnie jest zamysł władz miasta - szybciej zgnije i po problemie?!?! Dodatkowo złodzieje będą ucieszeni bo lubią katalizatory.... w moim przypadku najlepszym rozwiązaniem będzie zmiana miejsca zamieszkania bo sprzedaż samochodu i/lub wymiana na inny nowszy nie wchodzi w grę...</p>
504	Wykluczenie wynikające z biedy. Ludzie nie jeżdżą starymi autami, bo lubią, tylko sytuacja ekonomiczna zmusza nas do tego



l.p.	Treść opinii
505	<ul style="list-style-type: none">● SCT wprowadza zmiany w dotychczasowych regułach życia.● Część osób zostanie pozbawiona możliwości posiadania samochodu.● Wprowadzenie SCT może spowodować brak równości szans rozwoju dla dzieci, ponieważ ci, którzy nie będą mieli samochodu mogącego poruszać się po SCT, nie będą mogli korzystać z zajęć poza swoją dzielnicą.● Seniorzy będą wykluczeni z komunikacji, ponieważ wiele samochodów, które wcześniej były sprawne, zostanie wykluczonych z ruchu, a część seniorów nie będzie w stanie inwestować w nowe samochody.● Dla osób starszych i biedniejszych samochód stanie się towarem luksusowym.● SCT wprowadza dodatkowe koszty, ponieważ wymaga od użytkowników spełnienia określonych norm.● Wprowadzenie SCT może wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo na drogach, ponieważ młodzi kierowcy będą musieli najpierw nazbierać na droższy samochód.● SCT może prowadzić do wykluczenia komunikacyjnego dla seniorów, którzy będą musieli polegać na pomocy innych osób lub miejskiej komunikacji, co nie zawsze będzie dla nich wygodne.● Wprowadzenie SCT może wprowadzić nierówności społeczne, ponieważ osoby biedniejsze będą miały mniejsze szanse na posiadanie samochodu, co wpłynie na ich mobilność i dostęp do różnych usług.
506	Jest zbyt rozległa
507	Dotyka tereny zamieszkane przez ubogich ludzi.



I.p.	Treść opinii
508	Ograniczenie mobilności, zwiększenie kosztów transportu i jego impikacje dla społeczeństwa.
509	Eliminowanie możliwości mobilnych najuboższych
510	ograniczenie swobód obywatelskich
511	Kłopoty w poruszaniu się po mieście, przeniesienie kłopotów przedstawionych przez "ekspertów" do innych stref Wrocławia.
512	ograniczenie wolności człowieka. Trzeba się wyprowadzić ze strefy? Komunikacja miejska nie spełnia podstawowych potrzeb.
513	Bałagan komunikacyjny, skupianie uwagi ludzi na sprawach, które nie mają decydującego wpływu na czystość powietrza
514	żadne nie zgadzam się
515	Korki, drogo, strata czasu codziennie
516	Wyludnianie centrum ze względu na problemy z dojazdem, ubożenie społeczeństwa przez ponoszenie dodatkowych opłat.
517	Wykluczenie mniej zamożnych
518	Utrudnienie w poruszaniu się po mieście. Wzrost kosztów jazdy i parkowania samochodu.
519	Niezadowolenie części społeczeństwa
520	Wykluczenie starszych sprawnych technicznie samochodów i nierozwiązanie problemu aut „nowych” ale z zapchanym katalizatorem. Wykluczenie ogromnej części miasta w zaproponowanych wariantach II i III nie służy niczemu poza dodatkową opłatą nałożoną na właścicieli starszych samochodów i bardzo ekologicznych pojazdów zasilanych LPG. Kim są eksperci opracowujący powyższe strategie?
521	bez zmian jeśli chodzi o motocykle i nowe tuningowane auta - spaliny nie są aż takim problemem aż hałas. Proponuje przejść się którymś z



l.p.	Treść opinii
	tuneli kolejowych między ołbinem a kleczkowem, albo mostem między kleczkowem a różanką i zobaczyć co bardziej doskwiera
522	<p>Przede wszystkim pogłębi to nierówności pomiędzy biedniejszymi a bogatszymi mieszkańcami miasta (i przyjezdnymi). Nie wszystkich, szczególnie w dobie kryzysu, stać na wymianę auta na nowe. Ci ludzie będą zmuszeni do przesiadania się na komunikację miejską, której jakość, nie oszukujmy się, pozostawia wciąż jeszcze wiele do życzenia. Dodatkowo osoby niepełnosprawne, które poruszają się samochodem a nie stać ich na kupno nowego będą miały utrudnione docieranie do miejsc znajdujących się w centrum miasta a to pogłębi ich wykluczenie z życia społecznego i nie tylko. Jednocześnie tak jak już pisałam w poprzednim pytaniu, to rozwiązanie nie sprawi, że powietrze nad miastem się oczyści ponieważ spaliny samochodowe nie są tutaj wcale głównym problemem. Zagrożeniem jest więc to, że nie zajmujemy się sednem problemu.</p>
523	<p>Wykluczenie osób biedniejszych (Was), ograniczanie swobód obywatelskich, postępowanie w myśl zasady „daj palec, a weźmie całą rękę” a więc w przyszłości wykluczenie np aut poniżej wartości 400tysięcy albo wykluczenie aut białych. Wy jesteście naprawdę kurwa oporni że nie widzicie co bogatsi z wami robią xD Widać że jesteście bałwanami po doktoracie ze stosunków międzyśrodowych i logiczne myślenie jest wam obce.</p>
524	brak możliwości dowozu i odbioru dzieci, osób starszych z przychodni , szkół, żłobków i przedszkoli
525	cofamy się mentalnie do xviii wieku. jak ludzie mają parkować pod własnymi domami i mieszkaniami?
526	Obniżenie przyjazdu turystów i gości do miasta, problemy logistyczne z transportem publicznym.



l.p.	Treść opinii
527	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 264 1430 763">• brak możliwości dostrzeżenia od czasu do czasu young, old timerów i zabytkowych aut, które cieszą oko i powinny być wzorem dla nowoczesnej motoryzacji jeśli chodzi o trwałość, łatwość obsługi, wymienialność komponentów, naprawialność, a przede wszystkim możliwość konserwacji i przedłużania żywotności takich pojazdów na przekór producentom aut, którzy obecnie produkują już auta, który szacunkowy czas życia głównej jednostki napędowej wynosi czasami do (słownie: DO) 100 tys km (sic!)<li data-bbox="363 786 1442 1630">• wymuszenie na mieszkańcach strefy sprzedaży ich aut, pomimo tego, że nie stać ich będzie na zakup nowego (większość ludzi posiada 20-letnie i starsze auto z dwóch powodów: 1) pasjonaci motoryzacji, bardzo mała grupa 2) ludzie biedni, często na starych czarnych blachach, próbujący przetrwać w świecie jakim przyszło im dożyć) - naprawdę bardzo niewiele osób chcących i mogących finansowo kupić nowsze czy nowe auto tego nie zrobi, z wszystkich znanych mi osób, znam tylko kilka osób posiadających auto powyżej ~20 lat i większość z nich nie pozostała by przy nim, gdyby była w stanie kupić nowsze, nie bojąc się przy tych nakładów finansowych w utrzymaniu nowszego auta z zaawansowaną elektroniką czy problemami wynikającymi z bylejakości rozwiązań i konstrukcji wymuszonymi krótkim horyzontem czasowym zmian wymaganych przez kolejne normy EURO<li data-bbox="363 1653 1442 1917">• znaczne utrudnienia dla wielu osób spoza strefy w dotarciu do miejsc w strefie (dla mieszkańca poza miastem, nawet pozostawienie auta na jakimś parkingu przed strefą i poruszanie się po strefie komunikacją, wcale nie jest takie łatwe, gdy nie mieszka się w mieście na co dzień)



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">• nierówne traktowanie obywateli, płacących podatki od zarobków, od zakupu aut, drogowy w paliwie i wiele innych, a mówimy o publicznej infrastrukturze• jeszcze większe rozwarstwienie społeczeństwa, centra miast dla bogatych, obrzeża i wsie dla biednych i to pod kątem zarówno posiadanych samochodów i miejsc możliwych do poruszania się nimi, ale też i mieszkań w centrach, bo te będą jeszcze droższe przez bycie w strefie czystego transportu, generalnie coraz większe wypychanie mniej zamożnych z centr miast
528	<ol style="list-style-type: none">1. z przyjemnością przesiądę się na samochód elektryczny, niech tylko miasto zapewnie odpowiednią ilość ładowarek dla samochodów elektrycznych, w chwili obecnej tankowanie samochodu benzynowego zajmuje 3 minuty, tankowanie elektryka 40 minut. Oznacz to, że jeśli wszyscy mielibyśmy przesiąść się na elektryki to potrzeba co najmniej tyle ładowarek ile jest dzisiaj dystrybutorów do tankowania benzyny/ON, ale uwaga - należałoby tę liczbę pomnożyć przez minimum 10 z uwagi na różnicę w czasie ładowania.2. kolejki do stacji ładowania3. brak stacji ładowania4. osoby mieszkające w SCT są z natury na gorzej pozycji, nie są to domki jednorodzinne, żeby dało się taki samochód "zatankować" pod domem, nie wspomne o tym - jak to ma niby działać? Jeśli rok temu byliśmy straszni blackoutami, a nagle wszyscy zaczniemy "tankować" elektryki z mocą 40kW? Naprawdę? ;) <p>Rozwiązanie jest znacznie prostsze, ale o tym dalej.</p>
529	Zwiększenie ruchu poza obszarem SCT i tym samym spotęgowanie korków.



l.p.	Treść opinii
	Brak możliwości dojazdu do nieruchomości dla części właścicieli i użytkowników (dzielenie ludzi na bardziej i mniej majątnych). Zwiększenie udziału pojazdów zabytkowych w ruchu.
530	Zwiększenie kosztów życia w mieście.
531	Bieda
532	jak wcześniej
533	Korki, wykluczenie transportowe
534	Strefa powinna być ograniczona do ścisłego centrum (rynek i przylegające ulice) Zagrożeniem będzie niepokój społeczny z uwagi na kolejne udogodnienia dla nowobogackich i ukraińskich biznesów.
535	Paraliż miejsc poza centrum, przepełnione parkingi, przepełnione środki transportu.
536	Wariant "maksimum" jest zły, ponieważ ograniczy dostęp potencjalnych klientów do centrum, a to spowoduje spadek popytu, a to z kolei zmniejszy dochody miasta. Większość ludzi jeździ na zakupy własnym autem, bo łatwiej jest przewieźć zakupy do domu niż komunikacją.
537	Jak wyżej, wykluczenie komunikacyjne. Od wschodu nie da się objechać centrum nie przejeżdżając przez Plac Społeczny. Niektóre trasy północ - południe zostaną wydłużone 4-krotnie. W obliczu braku sensownej komunikacji miejskiej wprowadzenie SCT jest nieodpowiedzialne i szkodliwe społecznie.
538	Widzę tylko wykluczenie komunikacyjne osób posiadających sprawne auta. Widzę zabieranie prawa do używania własnego auta kupionego za własne pieniądze, a od których zapłacono podatki. Widzę dyskryminację osób dojeżdżających do Wrocławia w celach zarobkowych.



l.p.	Treść opinii
	<p>Widzę przymuszanie ludzi do zakupu aut elektrycznych, na które ludzi nie będzie stać.</p> <p>Auta elektryczne są nieekologiczne, prąd do nich pochodzi z węgla.</p> <p>Gdzie tu sens i logika?</p> <p>Nie można aut elektrycznych trzymać w garażach podziemnych, ich pożary są praktycznie nie do ugaszenia.</p>
539	<p>Sparaliżowanie miasta poprzez znaczne zwiększenie ruchu poza strefą a także niemożliwość łatwego przemieszczania się w strefie, z powodu fatalnego stanu komunikacji zbiorowej</p>
540	<p>Wyższe stężenie szkodliwych pyłów pojawi się wokół stref, a co za tym idzie, zanieczyszczenia także przenikną do stref czystego transportu wskutek ruchu powietrza - wiatr od strony zachodniej Wrocławia.</p>
541	<p>brak swobody przemieszczania. niestety jestem mieszkańcem strefy jednej z propozycji i obawiam się wprowadzenia zakazu który uniemożliwi mi swobodne poruszanie. mam auta co prawda nowe ale wprowadzanie stref w finalnym planie wytnie każde silniki spalinowe. infrastruktura w Polsce ani nigdzie nie jest gotowa żeby w pełni przejść na samochody elektryczne</p>
542	<p>jeżeli strefa obejmie tylko ścisłe centrum, a nie sięgnie większej liczby osiedli mieszkaniowych (wariant III) to na tych osiedlach niewiele się zmieni, a odczuwalna jakość powietrza jest tam również niska.</p>
543	<p>Niezadowolenie społeczne</p>
544	<p>spowoduje to całkowite zakorkowanie miasta poza strefą, nie ma tam wystarczającej ilości parkingów oraz sprawnej komunikacji miejskiej/systemu park&ride. obawiam się że sparaliżuje to życie mieszkańcom poza strefą ora znacznie pogorszy jakość powietrza.</p>
545	<p>Ograniczanie poruszania się bez wyraźnej poprawy jakości powietrza.</p>



l.p.	Treść opinii
546	Wykluczenie komunikacyjne mniej zamożnych. Takie zmiany sprzyjają ludziom majątnym, dla których potencjalnie zmniejszą się korki w mieście.
547	Zakorkowane ulice w całym Wrocławiu. W tym momencie brakuje prawidłowo rozbudowanych sieci komunikacyjnych. Autobusy, tramwaje, pociągi już w tym momencie w tygodniu nie wyrabiają.
548	Wykluczenie osób nie zamożnych, starszych i niepełnosprawnych, gdyż nie stać ich na wymianę auta i nie są w stanie korzystać z niewydolnego i niebezpiecznego transportu publicznego
549	Naruszenie podstawowych praw konstytucyjnych dla ludzi, których nie stać na nowsze auta. Przedziały dotyczące roku produkcji są ustawione na sztywno i nie jest brany pod uwagę stan auta. Starsze auta ale zadbane są bezpieczniejsze w eksploatacji niż nowsze ale takie, o które się nie dba wystarczająco
550	Wykluczenie transportowe, korki dookoła strefy
551	Jest zbyt mała, obejmuje tylko śródmieście zamiast całego obszaru w granicach miasta.
552	Zakaz przejazdu przez plac Grunwaldzki praktycznie brak przejazdu z centrum w stronę Biskupina i Sępolna co wykluczy komunikacyjnie ludzi mniej zamożnych mieszkających na tych osiedlach. Dodatkowo cały czas nie ma dobrej drogi alternatywnej na ww. dzielnice.
553	Ograniczenie możliwości przemieszczania się. Ucieczka firm z centrum - spowodowana brakiem możliwości dojazdu serwisów, pracowników, dostaw. Niebezpieczny precedens dla wprowadzania dalszych ograniczeń. Wykluczenie komunikacyjne biedniejszych mieszkańców których nie stać na nowsze pojazdy. Transport publiczny nie jest rozwiązaniem -



l.p.	Treść opinii
	proszę przywieźć tramwajem zakupy dla 5 osobowej rodziny lub wybrać się nim z dziećmi i wózkami.
554	Ograniczenie swobód konstytucyjnych powinno być pierwszym i decydującym czynnikiem dyskwalifikującym to szaleństwo.
555	Obciążenia budżetu domowego ponad możliwości, wykluczenia komunikacyjne, nierówności społeczne, osłabienie konkurencyjności firm lokalnych
556	Tak jak w poprzedniej odpowiedzi. Dopóki nie będzie odpowiedniej alternatywy autobusowo-tramwajowej, to takie ograniczenia tylko przysporzą więcej problemów.
557	zwiększone koszty i zamieszanie komunikacyjne
558	przerzucanie kosztów na mieszkańców strefy, czemu mieszkańiec spoza strefy nie będzie miał problemów z parkowaniem
559	odcięcie mniej zamożnych posiadaczy aut od dojazdu do miasta
560	Nie widzę
561	Jakakolwiek strefa to zagrożenie dla swobody poruszania się.
562	Niepotrzebne przepalanie pieniędzy podatników, codziennie żeby dojechać do pracy muszę przejechać przez centrum, po wprowadzeniu strefy przy założeniu że moje auto nie spełnia wymagań musiałbym jechać na około, co przy Wrocławskich korkach jest absurdalne. To decyzję drogowe w tym mieście przyczyniają się do korków. Zwężanie ulic, zmniejszanie przepustowości, więcej świateł, garbów itp. Spójrzmy na przebudowaną niedawno Popowicką, dużo więcej świateł i brak zielonej fali, nie da się przelecieć od Długiej do Milenijnej nie stojąc na światłach. Zbyt duża liczba sygnalizacji świetlnych, często nic nie jedzie a ty musisz stać. Bezsensowne garby. Pamiętajmy że auto najczęściej zanieczyszczeń emituje właśnie przy ciągłym zatrzymywaniu i ruszaniu. W tym leży



l.p.	Treść opinii
	problem w tym mieście, że pacyfikuje się kierowców nie dając nic w zamian, strefa zatem do bezsensowny pomysł. Poprawcie płynność jazdy a tym samym poprawi się powietrze.
563	Wykluczenie komunikacyjne ludzi o niższym dochodzie
564	Zmniejszenie ilości własności prywatnej, szczególnie przy wybraniu wariantu II lub III. Zadziwiające jest ograniczenie ruchu starych samochodów akurat w miejscu gdzie są tylko stare budynki i wielu starszych ludzi nierzadko jeżdżący jednym samochodem od 20 lat.
565	Wymuszenie obciążeń finansowych na osobach, które są posiadaczami starszych samochodów a ich dochód nie pozwala na łatwą zmianę na nowszy pojazd. Często jest to pojazd dzięki któremu mogą dojechać do pracy.
566	<p>Wszystkie cywilizowane kraje i miasta rezygnują ze stref czystego transportu, jest to jedno wielkie oszustwo promowane tylko przez lewicowe organizacje nie mające żadnego pojęcia o ekonomii, logistyce, zanieczyszczeniach, źródle CO2 itd.</p> <p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none">• wzrost kosztów transportu• wyobcowanie społeczne• zwiększenie kosztów dla osób mało zarabiających• wzrost cen produktów, żywności itd• likwidacja małych lokalnych sklepów, restauracji itd których nie będzie stać na wzrost kosztów• zwiększenie dziury między bogatymi i biednymi• dużo więcej innych problemów
567	Nie widzę żadnych zagrożeń. Jedyne trzeba będzie przeboleć bunt właścicieli starszych samochodów. No ale coś za coś.
568	Zagrożeniem jest siłowe przenoszenie mieszkańców do komunikacji miejskiej która w obecnym kształcie działa skandalicznie.



I.p.	Treść opinii
569	cofnięcie się w rozwoju o 1000 lat
570	Wariant II i III zdaje się być zbyt rozległy terytorialnie, by teraz o nim myśleć. Zaznaczyłbym jego granice, wspomniał, że będzie obowiązywał w 2032 roku, ale nie podgrzewałbym atmosfery dookoła tego w tej chwili.
571	Kolejna forma podatku i wykluczenia części mniej zamożnych mieszkańców. Do tego de facto zakaz poruszania się własnym pojazdem w infrastrukturze za którą mieszkaniac de facto płaci i utrzymuje.
572	Osoby najmniej zamożne będą najbardziej poszkodowane, chcecie ich się pozbyć z tych dzielnic. Wyjdziemy na ulice i was za to rozliczymy
573	Segregacja mieszkańców.
574	Zagrożenie to brak kolejnej kadencji dla radnych wprowadzających uchwałę
575	Strefa czystego transportu poza ścisłym centrum to pomysł oderwany od polskiej rzeczywistości nie rozwiązujący problemu więc jego wyposażenie jest bezsensowne
576	Ograniczenie poruszania się własnym pojazdem
577	Brak dostępności dotarcia do miejsca docelowego
578	Dyskryminacja osób mniej zamożnych (brak możliwości wymiany auta na nowsze), utrudnienia dla niektórych przedsiębiorców, korki na przedmieściach miasta
579	Brak alternatyw, zbyt duży udział strefy poza centrum Wrocławia, lepiej całkiem eliminować ruch niż go ograniczać, gdzie nie jesteśmy społeczeństwem zamożnym na tyle. Lepsza komunikacja miejska powinna motywować do porzucenia auta całkiem, to realnie robi zmianę w zużyciu energii na jednostkę.



l.p.	Treść opinii
580	Paraliż komunikacyjny, wykluczenie komunikacyjne osób mniej zamożnych, których nie stać na nowy samochód, którego kupienie próbujecie na nich wymusić, zagrożenie pożarowe z powodu płonących samochodów elektrycznych, przeciążenie sieci elektrycznej w zw. z ładowaniem elektrycznych samochodów/hulajnóg/skuterów, skrajne zatłoczenie komunikacji miejskiej, której nieudolność będzie taka sama jak do tej pory, monopol komunikacyjny miejskich spółek, ograniczenie wolności poruszania się mieszkańców, pogłębienie rozwarstwienia społecznego. Żadnej strefy czystego powietrza!
581	strefa dla bogaczy
582	Żadnych
583	Wykluczenie komunikacyjne, pracujących i uczciwie płacących podatki. Najpierw infrastruktura a potem cudowanie.
584	Wykluczenie komunikacyjne pracujących uczciwie mieszkańców miasta
585	Przede wszystkim nie rozwiązuje problemu, o którym mówi. Wyznaczenie takich stref nie zapewni dobrej jakości powietrza, a to jest celem w "czystym transporcie". Zamiast tego projekt uderza w najbiedniejszych mieszkańców Wrocławia, tych których nie stać na zakup nowoczesnych aut, a zwłaszcza hybryd i elektryków. Do tego, jak już pisałem - covid udowodnił, że czyste powietrze nie zależy od aut, a znacznie bardziej od tego czym ogrzewane są mieszkania i czy miasto jest przewietrzane. Lepiej zatem skupić się na wymianie kotłów na gazowe lub wdrażać ogrzewanie miejskie i dodatkowo dbać o odpowiedni układ urbanistyczny, ale to nie przyczynia się do realizacji prawdziwego, wg mnie, celu. Tym celem jest uniemożliwienie biedniejszym wrocławianom równoprawny udział w mieście, co tym bogatszym. W rzeczywistości chcecie Państwo pozbawić ludzi możliwości korzystania z samochodów. "Biedota nie



I.p.	Treść opinii
	będzie Wam korków robić". Im więcej o tym myślę, tym bardziej jestem zbulwersowany hasłami o "czystym transporcie".
586	Wykluczenie społeczne zdecydowanej większości mieszkańców Wrocławia
587	ograniczenie swobody poruszania się
588	Spadek jakości życia, wzrost kosztów, ograniczenie możliwości zawodowych
589	Zagrożeniem jest fakt iż raport został napisany przez lobbystów aut elektrycznych. Co sprawia że jest całkowicie nieobiektywny a ludzi którzy go napisali nie można nazwać ekspertami.
590	Brak
591	nie można zakazywać jazdy legalnie dopuszczonym do ruchu pojazdem, który jest homologowany do jazdy po polskich drogach, jest to bezprawie
592	Wykluczenie transportowe, stworzenie kasty nadludzi, których stać na nieekologiczny, za to nowy i drogi samochód.
593	Nie widzę
594	Że nie wejdzie w życie i będę musiał marnować swój dużo cenniejszy czas od reszty plebsu stojąc z nimi w korku.
595	Wykluczenie osób najbiedniejszych
596	Jeszcze większe utrudnienia w ruchu dla mieszkańców Wrocławia. Poruszanie się po centrum jedynie dla osób mających, mających auta teoretycznie ekologiczne (produkcja akumulatorów dla ww. pojazdów wytwarza znaczną ilość szkodliwych substancji, utylizacja jest niemożliwa). Pozostała część społeczeństwa zostanie wykluczona z posiadania mobilności, jaka dotąd posiadała.
597	Wykluczenie komunikacyjne



l.p.	Treść opinii
598	Utrudnianie w przemieszczaniu się, ograniczanie wolności i swobody poruszania się,
599	Ograniczenia w przemieszczaniu. Upadek sklepów i usług w centrum
600	W dość krótkim czasie ograniczenie dostępu do większości miasta posiadaczom aut w wieku biedaca średnia w wielu samochodach w Polsce
601	Biedniejsza część społeczeństwa nie będzie mogła poruszać się po mieście samochodem, przepełnienie komunikacji miejskiej
602	<ol style="list-style-type: none">1. Dramatyczna sytuację w komunikacji zbiorowej, która obecnie jest straszna a przyrwyw kolejnych pasażerów pogorszy sytuację.2. obszary te powinny nie obejmować szpitali, to nieludzkie.3. Pogorszenie sytuacji finansowej osób, które nie radzą sobie już z inflacją i rosnącymi stopami procentowymi.4. każdy taki projekt też kosztuje zarówno obywateli, którzy zapłacą to w podatkach. Ale również ekologicznie wymaga wyprodukowania kolejnych aut, przygotowanie nalepek na auta i inne związane z tym projektem instalacje i urządzenia nie są wcale dobre dla środowiska
603	zwiększone korki w innych obszarach. utrudnienia w komunikacji. wykluczenie komunikacyjne części społeczeństwa. zamykanie się biznesów z powodu odpływu klientów.
604	brak swobody w poruszaniu się po mieście, nabijanie kasy najbogatszym poprzez konieczność zakupu aut elektrycznych u nich. Ogromne wydatki obywateli na chory pomysł.
605	Niewydolna komunikacja miejska nie poradzi sobie z transportem mieszkańców!



l.p.	Treść opinii
606	<p>Duże ograniczenie wolności oraz własności. Ciekawe ile procent aut stanowią auta starsze niż 20 lat i czy to naprawdę jest taki problem czy potrzeba zabłyśnięcia i wywarcia presji na średnio zamożnych mieszkańców Wrocławia.</p> <p>Uważam, że nakładanie restrykcji na mieszkańców centrum miasta jest głęboko niesprawiedliwe. Mieszkańcy przedmieść i okolic Wrocławia prawdopodobnie jeżdżą nowszymi i droższymi samochodami. Ograniczenie dotknie głównie mieszkańców dzielnic objętych restrykcjami. W przypadku np nagłego zachorowania czy potrzeby opieki nad starszymi osobami będą skazani na transport taksówkami bo miejski transport w takim wypadku się nie sprawdza.</p>
607	Dyskryminacja osób ze względu na status materialny.
608	Paraliż komunikacyjny Wrocławia w strefach nie będącymi w strefie czystego powietrza. Jeśli ktoś nie będzie posiadał samochodu spełniającego warunki będzie pokonywać trasę 2-3 razy dłużej niż samochodem przy aktualnej kondycji MPK (nie najlepszej).
609	<p>Jw. Niech władze miasta najpierw je "uleczą" a potem niech dociskają śrubę mieszkańcom. Jakby MPK było konkurencją dla samochodów, to byłoby mniej samochodów wiozących jedną osobę.</p> <p>Żyjemy w mieście gdzie prezydent zapomina, że jest w radzie Kolei Dolnośląskich i nie wiadomo na kogo zrzuca winę, że miasto nie dogadalo się z KD</p>
610	Upadek firm
611	Ograniczenia dla 98% polskiego społeczeństwa, które jeździ spalinowymi.
612	Zagrożeniem jest ograniczanie naszych swobód obywatelskich pod przykrywką ochrony klimatu.
613	Zagrożenie ograniczenia mi wolności



I.p.	Treść opinii
614	zagraża głupota, która podążą za moda, która niby przyszła z zachodu, a z której zachód się wycofuje
615	Organiczacie nasze swobody obywatelskie ktore gwarantuje konstytucja!
616	Wykluczenie ludzi z gorszymi samochodami z załatwiania spraw urzędowych wymagających osobistego stawiennictwa. Wraz z wprowadzeniem stref należałoby wszystkie urzędy, które przyjmują petentów i znajdujące się w tych strefach, przenieść poza nie. Np Urząd Miasta, Urząd Marszałkowski, Urząd Wojewódzki. Inne zagrożenie to co z ludźmi, którzy mieszkają w wybranych strefach? Mieszkańcy Przedmieścia Oławskiego i Wielkiej Wyspy w dużej części, zostaną postawieni przed wyborem o sprzedaży auta albo braku możliwości przemieszczania się przez centrum miasta, co będzie powodować wybieranie dłuższej drogi, a ma to z ekologią mało wspólnego.
617	Uniemożliwienie korzystania z samochodów przez większość mieszkańców. Niewydolność komunikacji zbiorowej.
618	wykluczenie komunikacyjne znacznej części mieszkańców ograniczenie mobilności
619	Wprowadzenie strefy jest wymysłem
620	Nie zmieni się poziom co2 a ja nie dojadę do rodziców
621	Ograniczenie mobilności najbiedniejszych. Konieczność zakupu nowych, drogich samochodów spełniających nieokreśloną normę 7.
622	utrudnienia transportu na niewyobrażalną skalę i krach na rynku wynajmu mieszkań
623	Przede wszystkim, że nie spełni podstawowej swojej deklaracji - nie zapewni stref czystego powietrza. Zamiast tego, uderzy w ogromną część Wrocławian, mieszkających tu niejednokrotnie całe swoje życie. Ludzi, którzy budowali to miasto, ale z różnych powodów, często



l.p.	Treść opinii
	niezależnych od siebie nie stać ich np. na zakup auta elektrycznego. Jest to tworzenie przywilejów dla bogatych pod płaszczykiem dbania o środowisko.
624	Brak możliwości swobodnego podróżowania. Absolutnie niedopuszczalne.
625	Wykluczenie ludzi biednych, „których nie stać na nowsze auta
626	Średnia wieku samochodów w Polsce to 14 lat
627	<ul style="list-style-type: none">• Utrudnienie mobilności osób mniej zamożnych• Wprowadzenie strefy przez urzędników pomimo znaczącego sprzeciwu mieszkańców• Wzrost cen wybranych usług, np. budowlanych, gdzie koszt zakupu nowszego auta będzie przerzucony na klienta (a co za tym idzie wzrost inflacji)• Szkodliwy wpływ na środowisko: sztucznie zwiększanie popytu na auta elektryczne, których wyprodukowanie emituje około 30-50% więcej CO₂ do atmosfery (w zależności od badań), EV mają też krótszy przewidywany czas życia, więc będą musiały być wymieniane częściej dodatkowo zwiększając emisje CO₂ podczas gdy emitują zaledwie kilka procent mniej PM_{2.5} niż współczesne auta spalinowe• Dalsze osłabianie demokracji obywatelskiej, gdzie przepisy wprowadzane są przez urzędników pomimo znaczącego sprzeciwu mieszkańców
628	samochód stanie się dobrem luksusowym, na które będzie stać tylko nielicznych
629	Ludzie są za biedni na takie pomysły
630	Największy problem jak zawsze będą miały osoby które borykają się z bardzo niskimi dochodami. Ludzie których na to stać w znaczącej



l.p.	Treść opinii
	większości posiadają już auta o wydajniejszych i bardziej eko silnikach. Dodatkowo osoby z zewnątrz mogą nie zdawać sobie sprawy z istnienia takich przepisów. Nikt normalny nie sprawdza normy Euro przed wjazdem do obcego miasta. Projekt napisany z myślą o pogarszaniu jakości życia mniej mających i promujący bogatsze jednostki
631	Korki, opóźnienia, brak wpływu na czystość powietrza, utrudnianie życia mieszkańcom Wrocławia
632	Utrudnienia w transporcie mieszkańcom i turystom. Niekontrolowany wzrost cen nowych aut. Brak pozytywnych czynników. Bzdura i pseudoekologia.
633	<ol style="list-style-type: none">1. Wykluczenie komunikacyjne części mieszkańców miasta i okolic2. Niekorzystny termin wprowadzenia zmian zbiegający się z kryzysem i pauperyzacją społeczeństwa,3. i ze wzrostem cen nośników energii4. i z ograniczeniem finansowych możliwości samorządu, który tym samym będzie pozbawiony efektywnych możliwości mitygowania skutków wprowadzenia strefy5. konieczność przeniesienia części ruchu na nieistniejące objazdy i nieprzystosowane obwodnice. Prościej: powodzenia w sensownym ominięciu strefy -6. a jeśli tak to przełoży się na zwiększenie zanieczyszczenia w bardziej peryferyjnych częściach miasta. - czyli selektywnie traktuje obywateli miasta.7. brak logiki w wyborze strefy. Przykładowo: duże zanieczyszczenie powodują zakorkowane ulice Jeździecka i oś średzka-kosmonautów-legnicka - a strefy się nie planuje.8. i wiele innych, chcecie skontaktujcie się ze mną.



I.p.	Treść opinii
634	Główny problem to PR. Jest dużo oszołomów co jeździ starymi samochodami, często z wyciętymi filtrami i strasznie śmierdzą przy każdym ruszaniu.
635	Jak wcześniej: dyskryminacja osób mniej zamożnych i wykluczenie społeczne. Stosowane w Niemczech rozwiązania w tym zakresie z których się obecnie niemieckie samorzady wycofują wykazały, że w zasadzie strefa czystego transportu nie zmieniła zanieczyszczenia.
636	Zabicie ruchu samochodowego i zakorkowanie miasta
637	Ograniczenie wolności ludzi
638	pozbawienie biedniejszych ludzi dostępu do infrastruktury, gdy tymczasem bogaci będą korzystali z aut elektrycznych
639	Ograniczenia w możliwości przemieszczania się osób mniej zamożnych, których nie stać na nowsze auta
640	Dyskryminacja ludzi, których nie stać na nowy pojazd, uniemożliwienie sprawnego poruszania się po większej części miasta.
641	Pojedyncze przypadki związane z wizytami u lekarzy. Możliwe do rozwiązania w pierwszych latach programu dzięki jednorazowym biletom/formularzom wjazdu na dany obszar
642	Jeszcze większe zakorkowanie miasta
643	Odcięcie wielu osób od swobodnego przemieszczania się po mieście. Dyskryminacja ludzi, których nie stać na lepszy samochód
644	Zagrożeniem jest wykluczenie komunikacyjne mieszkańców Wrocławia. Chodzi tu na przykład o transport "większych" zakupów. Pojazdy mechaniczne spełniające normę Euro5 są wystarczająco niskoemisyjne.
645	Paraliż komunikacyjny miasta. W JESZCZE WIĘKSZYM STOPNIU niż teraz.



l.p.	Treść opinii
646	Wykluczenie pewnej grupy osób z dostępu do swobodnego przemieszczania się. Jeśli ktoś musi dostać się do centrum, gdzie jest większość urzędów i mieszka w dzielnicach oddalonych od centrum lub poza miastem, to gdzie ma zostawić auto - parking poza miastem? Nie zawsze można dojechać autobusem czy tramwajem. Nie każdy może sobie pozwolić na nowe auto, a np. dopłaty do aut elektrycznych zostały zlikwidowane.
647	Brak możliwości dojazdu do pracy bez samochodu, brak odpowiednich linii komunikacji miejskiej aby dojechać do pracy
648	Wykluczenie mieszkańców którzy pozaciągali kredyty na całe życie, mają mieszkanie w strefie i nie mają środków na zmianę samochodu
649	<ul style="list-style-type: none">• wykluczenie społeczne• przeciążenie komunikacji miejskiej• brak mierzalnych efektów na jakość powietrza• utrudnienia w funkcjonowaniu w mieście
650	Brak towarów w sklepach i jedzenia w restauracjach z powodu problemów z dojazdem. Nadmierne obciążenie linii przesyłowych z powodu działania ładowarek samochodowych. Może nawet czasowe odcięcia prądu?
651	Użytkownicy gratów trujących środowisko będą jęczeć, że zabiera się im wolność.
652	Utrudni to ruch w centrum a to może mieć niekorzystny wpływ na atrakcyjność odwiedzania centrum w celach zakupowych jak i rekreacyjnych. Do tego zmusi użytkowników aut do ich zmiany a na to jesteśmy jeszcze zbyt biedni.
653	Paraliż miasta - MPK nie podoła obciążeniu po usunięciu aut a dodatkowo jakość powietrza się nie poprawi - sprawdźcie jakość powietrza z czasów lockdownow COVID



l.p.	Treść opinii
654	Zagożenia wykluczeniom ubogim ludziom. Bogaci z nowymi autami beda mieli nieograniczona powierzchnie przemieszczania. Ubodzy beda zepchnieci na obzeza i zmuszenia do marnowania czasu na korzystanie z komunikacji publicznej.
655	Jak dla mnie problem i wydłużenie dojazdu do pracy.
656	Jeszcze większe korki w mieście. Ograniczenie swobód obywatelskich, które będzie postępowało. Ta inicjatywa stworzy niebezpieczny precedens.
657	Wykluczenie transportowe osób gorzej sytuowanych
658	Brak możliwości komunikacji w mieście. Wykluczenie społeczne osób mniej zamożnych. Utrudnienia w przemieszczaniu.
659	Ograniczenie wolności i swobody poruszania się.
660	<p>Według wariantu zrównoważonego W 2028 r. mój diesel, który emituje zaledwie 22g co2 więcej od najnowszego Golfa z silnikiem 1.4 TSI będzie miał zakaz wjazdu, natomiast będę mógł się dalej poruszać się moim drugim samochodem z silnikiem spalinowym z 2006 roku, który emituje 12g co2 więcej od mojego diesla? Abstrachując od tego, stare auta nadal będą jeździć po wrocławiu, tylko okrężnymi drogami spalając x razy więcej paliwa. Przecież wiatr nie istnieje, prawda?</p> <p>Chciałbym tylko nadmienić jeszcze, że w wariacie ambitnym moje auto z dieslem wsadzonym do samochodów po dziś dzień z lekkimi zmianami (np adblue, mówię o silniku 1.5/2.0 dci produkcji renault) będzie za 1,5 roku zbanowane, natomiast łada niva z silnikiem sięgającym lat 80, lecz datą produkcji 2007 rok będzie dalej jeździło po wrocławiu. Bez katalizatora, bez egru, bez niczego.</p>
661	Ograniczenie płynności ruchu, korki



l.p.	Treść opinii
662	Dlaczego zakazywać wjazdu pojazdów na podstawie nic nie znaczących wskaźników jak rocznik i typ silnika a nie na podstawie wyników pomiarów spalin z przeglądów technicznych?
663	ograniczenie wolności swobód obywatelskich - nie każdy mieszkaniec jest w stanie zakupić nowszy model pojazdu spełniający określone normy. Segregacja społeczna - czy przypadkiem nie dojdziemy do sytuacji, że po ulicach miasta wrocławia będą mogły poruszać się tylko elity społeczne? a cała reszta tylko tramwajem/autobusem/rowerem. Brak alternatywnych dróg na potrzeby objechania stref - skutkiem tego powstaną gigantyczne korki na obszarach poza strefą.
664	Dlaczego blokowane są auta na podstawie rocznika i typu silnika a nie na podstawie pomiaru spalin z przeglądów technicznych?
665	Paraliż miasta, a przez to wzrost emisji zanieczyszczeń
666	upadek firm, wprowadzenie wykluczenia komunikacyjnego
667	wykluczenie społeczne, zwłaszcza samotnych rodziców
668	Wykluczenie komunikacyjne dla biedniejszych mieszkańców Wrocławia i miejscowości ościennych
669	Izolacja ekonomiczna mniej zamożnych mieszkańców którzy też muszą jakoś dojechać do pracy, ograniczenie wolności obywateli, "zamordyzm"
670	brak możliwości wjazdu do centrum miasta moim samochodem.
671	W związku z brakiem dobrej i dostępnej komunikacji publicznej w tym pociągami widzę duże zagrożenia z dostępem do centrum



l.p.	Treść opinii
672	<ul style="list-style-type: none">• Brak dostatecznej ilości miejsc park&drive na obrzeżach miasta - konieczność zabrania samochodu ze sobą do miasta.• Brak darmowej komunikacji, ciągły wzrost cen - w niektórych przypadkach, mi osobiście taniej jest pojechać samochodem na LPG niż MPK.• Utrudnienie dostępu do własnych nieruchomości mieszkańcom. Odbierze mi to w praktyce prawo do posiadania samochodu. Nie stać mnie na samochód elektryczny/hybrydowy.• Utrudnienie dojazdu do pracy poza Wrocław. Zamiast wstać o 5:10 i pojechać samochodem, będę musiał wstać o 4:30, żeby kulać się poza strefę po samochód. Potem po pracy sytuacja analogiczna w drugą stronę.• Potężne korki, kumulacja samochodów i zastawienie nimi dosłownie każdej przestrzeni na przedmieściach miasta.• Odbieranie ludziom wolności, kawałek po kawałku.
673	<ul style="list-style-type: none">• Zmuszenie niemających Polaków do pozbycia się samochodów.• implementacja ideologii podpartej błędnym wnioskowaniem
674	Biedni ludzie będą wykluczeni komunikacyjnie, ale to chyba miejskim elitom nie przeszkadza.
675	Utrudnienia w ruch, brak dostępu do miasta.
676	Ograniczenie mobilności
677	Czysty transport powinien dotyczyć tylko i wyłącznie transportu takiego jak ciężarówki, autobusy i ew. kurierów. Osoby fizyczne powinny być zwolnione z tych ograniczeń choćby dlatego, że w tym momencie ogranicza się ich prawo do wolności wyboru środka transportu. Dotyczy to zwłaszcza osób mniej zarabiających, które w



l.p.	Treść opinii
	tym momencie zostaną wykluczone albo będą dyskryminowane przez takie plany.
678	myśle że strefa z wariantu 1 lub 2 jest ok, natomiast normy samochodów sa odpowiednie z wariantu 1, z uwagi na kwestie finansowe obywateli którzy ni będą w stanie tak sszybko się przystosowac do wymogów tak nowych i drogich samochodów
679	wolnosc poruszania sie ograniczona
680	Problemy z komunikacją, terazniejsza jest na tragicznym poziomie jeśli chodzi o kierunki i czas.
681	Mniejsza dostępność samochodów dla osób, które ich potrzebują. Wymuszenie kupowania nowszych samochodów (często na kredyt/pożyczkę). Sam mam samochód benzynowy z 2001 roku, bardzo zadbany (staram się jak mogę) i wychodzi na to, że lada moment będę musiał go sprzedać mimo, że tyle pracy i pieniędzy w niego włożyłem. Na przeglądzie spełniam wszystkie normy, dlaczego moje auto ma być wyłączone z ruchu tylko dlatego, że jest stare???
682	Pozbawienie możliwości podróżowania własnym samochodem przez osoby niesamożne.
683	Paraliż komunikacyjny miasta. Wykluczenie uboższych mieszkańców z możliwości poruszania się samochodem po Wrocławiu - stanie się on środkiem transportu dla bogatych. Przeciążenie już i tak słabo funkcjonującej komunikacji miejskiej.
684	Wyeliminowanie prywatnych samochodów z centrum miasta które ma najgorszą komunikację miejską wśród dużych miast.
685	Nie widzę żadnych zagrożeń
686	wykluczenie komunikacyjne mnie i mojego dziecka
687	brak swobody w przemieszczaniu sie



l.p.	Treść opinii
688	Utrudnienie dojazdu do np rodziny, urzędów (dotyczy szczególnie osób starszych, które mają swoje starsze auta, o które dbają wiele lat, nie stać je na nowe i będą miały problemy, aby dostać się w niektóre miejsca)
689	Eliminacja najuboższych i klasy średniej
690	Wykluczenie mieszkańców i upadek biznesu. Wrocław już jest karykaturą.
691	Szkody dla lokalnych biznesów, utrudnienia życia ludzi.
692	Wykluczenie społeczne. Zubożenie społeczeństwa. Ostateczny upadek centrum miasta. Paraliż komunikacji miejskiej.
693	Eliminacja osób najmniej zamożnych z dostępu do Centrum. Innymi słowy - dyskryminacja ze względu na zarobki.
694	Kolejne podatki dla mieszkańców
695	Konieczność zmiany samochodu, wykluczenie komunikacyjne, utrudnienie dojazdów do pracy i mobilności, dla wielu osób konieczność wieloetapowej podróży (dojazd samochodem, potem komunikacja miejska)
696	Większe korki, problemy z komunikacją miejską, brak miejsc parkingowych, niezadowolenie społeczne.
697	Wykluczenie komunikacyjne
698	Zwiększenie ilości spalin, utrudniona komunikacja
699	Ludzie wyjdą na ulice i będą nieciekawie głupie urzedasy
700	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="365 1624 1340 1713">1. Paraliż komunikacyjny wywołany nieprawidłową logistyką miasta<li data-bbox="365 1736 1412 1904">2. Utworzenie strefy będzie wymagało dodatkowego systemu egzekwowania co oznacza wręczenie nowych narzędzi prawnych np policji i straży miejskiej, definicji przepisów ruchu



l.p.	Treść opinii
	<p>drogowego bo nie istnieją jeszcze takie strefy w polsce. Otwiera to furtkę do nadużyć</p> <p>3. Strefy są za małe a ograniczenia zbyt łagodne. Mimo tego wystarczy sprawdzić jak czyste powietrze jest w miastach objętych normą euro 5 czy euro 6 - wyprzedzam pytanie - nie są czyste, powietrze nie jest lepszej jakości, wyniki badań zanieczyszczenia powietrza się nie poprawiają mimo dociskania normy. A mówimy tutaj o całych miastach objętych ograniczeniem "euro" - takie małe strefy nie rozwiążą żadnego problemu - być może tylko sprawią, że wjazd do centrum będzie możliwy dla klasy "średniej" którą stać na lepsze samochody</p>
701	Kolejny zamordyzm
702	Izolacja mniej zasobnej części społeczeństwa. Zmniejszenie mobilności mieszkańców. Mniejsze wpływy do budżetu w centrum przez gorsze warunki komunikacyjne dla przyjezdnych
703	Bzdury
704	Transport towarów.
705	Kosztów związanych z transportem.
706	Znaczne ograniczenie korzystania z aut
707	Zagrożenie to ograniczenie możliwości przemieszczania ludzi. Chęć wysiedlenia ludzi biedniejszych których nie będzie stać na nowoczesne rozwiązania. Zniewolenie ludzi poprzez brak możliwości wyboru. Ogłupianie ludzi polityką ekooszołomów. Banda debili sterowana przez możnych tego świata stara się narzucić innym swój punkt widzenia i zniewolić innych którzy tego nie rozumieją.
708	Wykluczenie znacznej ilości mieszkańców którzy z racji pracy, dowozu dzieci do szkoły, żłobka, przedszkola, itd muszą poruszać się autem, niestety w naszym kraju zarobki większości ludzi nie pozwalają na



I.p.	Treść opinii
	zakup nowego auta, a komunikacja miejska jest beznadziejna zwłaszcza w porównaniu z miastami zachodniej europy.
709	Utrudnienia dla mieszkańców
710	biedni ludzie beda wykluczeni komunikacyjnie
711	Zagrożenia prowadzące do ograniczenia wolności i swobód obywatelskich.
712	Odcięcie ludzi od możliwości poruszania się a komunikacja miejska jest tragiczna
713	Wykluczenie komunikacyjne - w godzinach nocnych brak możliwości dostania się do pracy (nocne autobusy tutaj nie jeżdżą, pociągi też)
714	Tak. Zakorkowane miasto stanie się już kompletnie nie przejezdne. To po prostu jebnie.
715	Utrudnianie życia mieszkańcom. Wykluczenie przyjezdnych.
716	Będzie to martwe prawo i nikt nie będzie sprawdzał czy auto ma naklejke. Po prostu uchwalone zostanie jakieś tam prawo lokalne które nikomu nie służy. Urzędnicy mogli by zająć się czymś bardziej istotnym zamiast tego.
717	Izolacja biedniejszej i niepełnosprawnej społeczności od możliwości dojazdu do centrum miasta własnym pojazdem.
718	Jest to mechanizm do zbierania pieniędzy (ale wandalizacja punktów kontrolnych może zniwelować potencjalne zyski). Utrudniony dojazd spowoduje zamknięcie części firm, zatrudnienia i spadek wpływów z podatków.
719	Wykluczenie komunikacyjne uboższych bądź ogólnie posiadających starsze samochody, komunikacja miejska we Wrocławiu pozostawia wiele do życzenia, jeszcze gorzej wygląda dojazd z miejscowości podwrocławskich od strony Siechnic.



l.p.	Treść opinii
	Wariant I ograniczałby ten problem do minimum gdyż ewentualny dojazd komunikacją miejską z jego granic do centrum nie byłby dużym problemem
720	obniżenie poziomu życia mieszkańców, izolacja społeczna
721	Wykluczenie komunikacyjne, przeciążenie niewydolnego transportu publicznego.
722	Paraliż komunikacyjny miasta. Wykluczenie społeczne.
723	Utrudnienie życia mieszkańców, podział na kasty.
724	Paraliż miasta. Reorganizacja na gorsze
725	Przepełniona komunikacja miejska, ale to dotknie tylko biedaków.
726	"Zabicie" tysięcy miejsc pracy w różnych branżach
727	Wycofywanie się ze strefy małych i średnich sklepików duszy śródmieścia zostaną tylko żabki i biedronki śródmieście straci swój urok
728	Nie będę mógł dojechać moim autem do wynajmowanej stacji z rodzinnej miejscowości. Gdzie zostawię auto, na bielanach? Jak dojadę do pracy skoro nie będę mógł mieć auta pod domem, jak pojedę na zakupy? Będę nosił reklamówki w zębach czy 10 razy jechał autobusem? Jak odwiedzę moją dziewczynę skoro nie będę mógł mieć auta pod stacją? Będę wynajmował panka czy jechał uberem? Jak będę chciał pojechać gdziekolwiek, nawet na głupią wycieczkę turystyczną to jak mam to zrobić skoro moje auto nie będzie mogło stać w strefach?
729	Przeniesienie się ruchu na i tak obłożone drogi. Zapewne kolejne buspasy itd
730	Zmuszanie ludzi mieszkających w strefach do wymiany całkiem działających auta na nowe. to nie jest ekologia. To nie jest równe



l.p.	Treść opinii
	traktowanie wobec prawa, dlaczego właściciel miejsca parkingowego wewnątrz strefy nie będzie mógł zaparkować tam swojego auta, a właściciel spoza strefy będzie mógł?
731	Zwiększenie uciążliwości w życiu codziennym. Spadek dochodów branży usługowej w podanych strefach.
732	-Ograniczenie przejazdu przez miasto. -Zwiększenie natężenia ruchu i smogu na ościennych granicach stc -Wykluczenie komunikacyjne dużej części mieszkańców -Ograniczenie możliwości pozyskania pracowników spoza miasta -Brak kontroli aut z za wschodniej granicy. -Ten raport jest bardziej restrykcyjny niż w Niemczech/Francji/Austrii.
733	Wykluczenie komunikacyjne. Nie oszukujmy się, większości mieszkańców pewnie nie będzie stać na nowe auta, a z kolei, żeby komunikacja była realną alternatywą to musi kursować naprawdę często (co 5-8 min)...
734	Wiele ludzi utraci swobodę w docieraniu w wybrane miejsca
735	Upadek ekonomiczny i społeczny miasta
736	Korki w mieście.
737	Większe korki, problem z komunikacją.
738	Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców, narażenie na straty materialne, zmuszanie ludzi do przeprowadzki
739	Brak możliwości swobodnego poruszania się po mieście samochodem.
740	Problem z poruszaniem się
741	Nie stać mieszkańców na lepsze auta. Problemy komunikacyjne mieszkańców.
742	Manipulacja CO2 ekoświrów litości!!!



I.p.	Treść opinii
743	Kolejne utrudnienia dla mieszkańców, którzy i tak są ciągle gnebieni poprzez ograniczanie liczby pasów dla samochodów i parkingów. Problemy komunikacyjne dla przedsiębiorców oraz konsumentów. Przecież poza godzinami szczytu na żadnej z ulic nawet w centrum nie dzieje się wiele!! Dość tego terroru pseudoekologów.
744	Emigracja mieszkańców oraz spadek przychodów dla firm
745	Wykluczenie z dostępu np. do pracy części społeczeństwa
746	Ograniczenie swobody przemieszczania się, ograniczenie swobody wyboru środka transportu, wykluczenie komunikacyjne, wzrost stawek za transport zbiorowy, niewystarczające zasoby transportu zbiorowego do zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.
747	Zmniejszamy możliwość zobaczenia pięknych pojazdów różnej maści i ograniczamy wolaść mieszkańców
748	wykluczenie osób mniej zamożnych, rodzin wielodzietnych dla których samochód jest jedynym sensownym źródłem komunikacji, a których nie stać na nowe auto.
749	Utrudnienia dla miejscowości aglomeracji. Segregację majątkową.
750	Pracodawcy uciekną z Wrocławia ze względu na problemy komunikacyjne
751	Wykluczenie komunikacyjne.
752	Wykluczenie komunikacyjne osób starszych mieszkających w centrum i posiadających stare samochody. Ograniczenie wolności osobistych.



l.p.	Treść opinii
753	<p>Wprowadzenie strefy to przede wszystkim spory koszt dla właścicieli samochodów. Wiemy, że w Polsce jeździmy przede wszystkim starymi samochodami. Mało kogo stać na nowy samochód z salonu.</p> <p>Strefa na pewno zmieni sposób wyboru trasy przez kierowców. Obecnie spokojne ulice, po których porusza się mała ilość samochodów zaczną być wybierane przez kierowców starych samochodów, co wpłynie na zatruwanie tamtejszych terenów.</p> <p>Zatem strefa powinna przyjąć maksymalny zasięg o ile to możliwe z uwagi na koszty infrastruktury (kamery do monitoringu, tablice i znaki) są jednorazowe. Im większy zasięg, tym większy zysk dla większej liczby mieszkańców. Sam mieszkam w dzielnicy Zacisze-Zalesie-Szczytniki i chciałbym by cała Wielka Wyspa została objęta strefą. Mieszkańcy Wielkiej Wyspy należą do zamożnych obywateli Wrocławia, więc na pewno wymienią samochody na nowsze (o ile już ich nie posiadają). Inny aspekt to problem, o którym pisałem w poprzednim akapicie - cały brudny transport będzie przebiegał przez Aleję Wielkiej Wyspy i dalej ulicami Mickiewicza, Różyckiego i Kochanowskiego.</p> <p>W miastach takich jak Berlin wokół strefy znajdują się parkingi Park&Ride. Takie parkingi można wybudować przy nowej pętli tramwajowej na ul. Monopolowej oraz przed wjazdem na most z alei Armii Krajowej. Jest tam więcej terenu niż przy mostach Szczytnickim i Zwierzynieckim.</p> <p>Raz ustanowiona strefa może funkcjonować początkowo w wariacie ostrożnym jak w Krakowie, gdzie obejmuje całe miasto. Z biegiem czasu można zastrzyc kryteria wjazdu bez dodatkowych nakładów na infrastrukturę</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>Powinno się wprowadzić możliwość zgłoszenia i wjazdu na kilka dni w roku do strefy samochodów nie spełniających wymaganych kryteriów. Podobne rozwiązanie planuje się w Warszawie.</p> <p>Wyjątkiem powinny zostać objęte osoby z niepełnosprawnościami i ich rodziny, które poruszają się samochodami osobowymi bez specjalnego oznakowania czy modyfikacji. Rodzice dzieci niepełnosprawnych powinny mieć ułatwiony przejazd przez miasto własnym samochodem (również starszym). Odsetek takich osób jest pomijalny w skali całej strefy.</p> <p>Warto również rozważyć wyjątek dla dużych rodzin, dla których wymiana samochodu 7-mio, 9-cio miejscowego to duży koszt. Na koniec warto pomyśleć o seniorach i ich samochodach.</p>
754	Wykluczenie komunikacyjne -- ze względu na ograniczoną siłę nabywczą spowodowaną inflacją, nie każdego będzie stać na wymianę samochodu na taki, aby spełniał wszystkie wymogi wjazdu do proponowanych stref.
755	Żadnych, oprócz tego, że niektórzy ludzie nie będą tego chcieli.
756	Brak komunikacji
757	Odcięcie ludzi mniej zamożnych od możliwości swobodnego przemieszczania się. Komunikacja miejska we Wrocławiu jest beznadziejna.
758	Problemy w poruszaniu się po Wrocławiu które już są duże. Komunikacja miejsca to żart
759	Miasto nie potrafi nawet podłączyć swoich (!) lokali do elektrociepłowni i zlikwidować w nich piecy kaflowych, więc gra pod publiczność na innym froncie. Co do samego badania, obnaża ono inną patologię a mianowicie brak badań technicznych pod względem emisji spalin. W całym moim życiu, żadna stacja kontroli w tym mieście takich badań nie wykonała.



l.p.	Treść opinii
	<p>Raport jasno pokazuje, że większość pojazdów przekracza normy i nie powinna być dozwolona do użytku. Może więc zamiast ograniczania WSZYSTKIM najpierw po prostu wymusić rzetelne badania techniczne?</p> <p>Już nie wspominając o tym, że ta akcja uderza w mniej zamożnych mieszkańców miasta a nie proponuje się im nic w zamian! Jednak centra takich miast jak Londyn czy Paryż a nawet Berlin są zamieszkiwane przez bardziej zamożnych, nie wspominając o tym, iż są zdecydowanie lepiej skomunikowane niż Wrocław.</p>
760	Nawet czas posiadania auta będzie kontrolowany bo np nowe auto po 5 latach będzie za stare żeby wjechać do strefy .Jeżdżę 30 letnim samochodem i nie zamierzam tego zmienić nawet gdyby było mnie stać.
761	Przedewszystkim wykluczenie mniej zamożnych Wrocławian z życia zawodowego.
762	Wykluczenie społeczne najbiedniejszych
763	Auta elektryczne pozostawiają większy ślad węglowy od spalinowych, np. emisja z opon, są dużym zagrożeniem (pożary). Polska to biedny kraj, dajcie ludziom żyć i skończcie z promowaniem lewackich ideologii.
764	nie, nie ma żadnych korzyści. Rozumiem że wszystkie urzędy miejskie jak i państwowe zostaną przeniesione poza strefę, żeby można było do nich dojechać, bo jak powszechnie wiadomo komunikacja miejska we Wrocławiu nie działa.
765	Koszty dla mieszkańców, paraliż miasta
766	nie widzę żadnych



l.p.	Treść opinii
767	wzrost ceny pojazdów spełniających kryteria IDzD, wycofanie z eksploatacji sprawnych aut z powodu sztucznie wprowadzanych ograniczeń
768	Brak
769	Dyskryminacja mieszkańców i przedsiębiorców pod względem finansowym. Ci których nie będzie stać na pojazdy elektryczne zostaną wypchnięci z centrum. Będą xchronieni przez strefę przed samym sobą.
770	Jak poprzednio
771	<ul style="list-style-type: none">• poważne zagrożenie dla funkcjonowania przedsiębiorców (w tym zakresie proponuje się jawną nierówność wobec prawa, skoro z zasad wjazdu do strefy zwolnione będą służby miejskie, zaś prywatni przedsiębiorcy już nie),• konieczność nagłej wymiany znacznej liczby pojazdów będących w posiadaniu mieszkańców Wrocławia, na co wielu z nich nie stać, a co trudno również uznać za rozwiązanie ekologiczne, skoro często są to pojazdy o najdłuższej żywotności,• wykluczenie komunikacyjne i de facto pozbawienie możliwości posiadania własnego samochodu tym mieszkańcom centrum miasta, których nie stać na nowszy samochód
772	Brak dojazdu do mieszkań, do lekarzy, na zakupy itp.
773	nadal duże zanieczyszczenie hałasem bo ustalenia biorą pod uwagę tylko i wyłącznie auta a nie motocykle które generują masę hałasu który jest o wiele bardziej uciążliwy niż spaliny, którego ciężko uniknąć nawet w mieszkaniu przy otwartych oknach
774	Brak korzyści, jak wskazuje sam autor, ograniczenia obejmują ok. 5% aut poruszających się po strefie śródmiejskiej Wrocławia. Czyli znikoma ilość. Dotknie to osoby zarabiające najmniej , których nie stać



l.p.	Treść opinii
	na nowsze pojazdy. Natomiast 5% pojazdów nie zmieni nic jeśli chodzi o jakość powietrza i życia w centrum Wrocławia a jedynie utrudni.
775	Wszelkie pomysły pseudoekologów zawsze realizowane są kosztem najuboższych.
776	Przede wszystkim ekonomiczne - nie jest możliwe wprowadzenie tego rozwiązania bez uszczerbku na finansach społeczeństwa i firm, są dostępne już wypowiedzi wielu ekspertów o tym, że założenia unijne na temat norm spalania są mżonką.
777	ograniczenie wolności, faworyzowanie ludzi bogatych
778	wykluczenie transportowe mniej zamożnej części mieszkańców
779	Stopniowe wykluczenie najbiedniejszych, których nie stać na kupno nowego samochodu.
780	Ograniczenia w transporcie. Ułomna komunikacja miejska zapadnie się.
781	TAK
782	- Jest to kij na kierowców, brak marchewki która miałaby zachęcać do zmiany zachowania (przyjazd do centrum komunikacją zbiorową) - Końcową ideą jest zmuszenie do zaprzestania używania samochodów - jest to zły sposób myślenia o zachowaniu ludzkim
783	Nie da się wymusić zakupu nowoczesnych pojazdów na ludziach, których na to nie stać. Efekt będzie widoczny na papierze, a jakości powietrza to nie poprawi, natomiast utrudni życie przysłowiowemu "Kowalskiemu".
784	Problem ze sprawnym poruszaniem soe w strefach. Wrocławskie MPK już teraz jest na żalonym poziomie.
785	Niezadowolnienie mieszkańców, problemy z parkowaniem, ograniczenie wolności.



l.p.	Treść opinii
786	Skoro średni wiek auta w Polsce to około 12 lat, widać, że jako społeczeństwa nie stać nas na taką zmianę. Tych, co nie stać na zmianę auta żadne regulacje nie przekonają. Ceny nowych jak i używanych ciągle rosną. Zagrożeniem może być obejście tych regulacji poprzez nagminne rejestrowanie aut jako zabytków, lub wręcz zmianę auta 15-letniego na 25-letnie. W 2030 roku 25 lat już będą miały auta z lat 2005, które zapewniają dobry komfort jak też tanie użytkowanie
787	Protesty mieszkańców, którzy nie będą mogli dojechać do swoich domów. Brak parkingów i prawidłowej komunikacji zbiorowej. Ludzie zaczną się wyprowadzać z danych regionów. Bedzie chaos
788	Przede wszystkim brak przygotowania komunikacji miejskiej na takie zmiany, w tej chwili trudno dostać się rano do autobusu, ścisk, brud i smród- kto chciałby jeździć w takich warunkach. Brak infrastruktury dla komunikacji w mieście. Poza tym nie wszystkich stać na auta Eko, nowe i spełniające te wszystkie wymogi. Nasze społeczeństwo jest zbyt biedne na takie zmiany.
789	<ul style="list-style-type: none">● wykluczenie mieszkańców, którzy posiadają starszy samochód, a którzy chcą dojechać do lekarza, który jest w centrum miasta● zapchane przedmieścia● większe korki przed centrum● brak alternatyw na objazd centrum● brak sprawnej komunikacji miejskiej● brak parkingów● brak wsparcia ze strony miasta
790	Naruszanie praw i wolności obywatelskich, których dochodzić będziemy przed sądami.
791	Zatloczenie w komunikacji miejskiej
792	Większe zatłoczenie w komunikacji miejskiej.



l.p.	Treść opinii
793	<p>Zanim zostaną wprowadzone kolejne przepisy zwiększające koszty życia w naszym mieście nie jest wystarczająca wprowadzana w innych Państwach czy miastach polityka walki ze zmianami klimatycznymi. W pierwszej kolejności należy przeanalizować koszty i zyski z tym związane, które będą dotyczyły mieszkańców. Na początek należy odpowiedzieć sobie na pytania:</p> <p>Skąd wiemy, że jakość powietrza we Wrocławiu nie jest satysfakcjonująca?</p> <p>Powinna zostać przedstawiona analiza zmian jakości powietrza od 40 lat. Taka analiza pokaże jasno czy tendencja spadku ilości szkodliwych substancji jest wystarczająca. Samo puste hasło, że jest źle nic nie mówi</p> <p>Ze względu na zawartość NO₂ w powietrzu też powinna zostać przedstawiona szczegółowa analiza zmian. W opinii publicznej jest jasne, że zmiany jakości powietrza następują od kilkunastu lat w dobrym kierunku i nie ma potrzeby przyspieszać tych zmian.</p> <p>Radykalne, przymusowe zmiany niosą za sobą wiele niepokoju społecznego. Wśród ludności jest wiele wysoce wykształconych osób, które potrafią przeanalizować i odnieść się do przeprowadzonych i udostępnionych rzetelnych badań.</p> <p>Jest jasną sprawą, że normy stężenia substancji w powietrzu zmieniają się na przestrzeni lat i to jest oczywiście dobry kierunek ale szacując nawet poprawę powietrza o kilka procent rocznie przy zmianach norm o kilkanaście procent, do opinii publicznej przekazywane będą informacje o pogarszającym się powietrzu. Społeczeństwo nie jest w stanie odnieść się w takim przypadku do zachodzących zmian. Proszę o wzięcie tego pod uwagę, bo konsultacje przy nierzetelnych danych są również przeprowadzone nierzetelnie.</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>Jeśli decyzje zmian zostały już podjęte, to również podstawą oszacowania zakresu wprowadzenia zmian również powinny być analizy zmian jakości życia mieszkańców oraz jakości powietrza na przestrzeni kilkudziesięciu lat.</p> <p>Złudne założenia, że ludzie chętnie przebywają w centrum miasta pochodzą z czasów kiedy głównym sposobem przemieszczania były podróże piesze. Obecnie większość woli spędzać czas wolny poza miastem. W związku z tym blokowanie centrum będzie ze stratą dla mieszkańców, którzy korzystają z centrum głównie w celu przemieszczenia się tranzytowo do innej części miasta. Tendencja na świecie jest taka, że centra miast w nocy pustoszeją z powodu usytuowania w nich głównie firm, a zwłaszcza biur.</p> <p>Cała inicjatywa wydaje się być bardzo spóźniona i nie nadąża za potrzebami ludności.</p>
794	Konieczność ponoszenia wysokich kosztów wymiany aut.
795	Przeniesienie ruchu do innych dzielnic. Straż miejska nie radzi sobie z parkowaniem nielegalnym , mieszkańcy będą ignorować tak dużą strefę.
796	jakies dodatkowe koszty z tym zwiazane, nakleiki czy system weryfikacji. nic poza tym.
797	utrudnienia w funkcjonowaniu mieszkańców, spowodowanie upadłości usługodawców w takiej strefie
798	Zniewalanie obywateli
799	Naruszenie podstawowej zasady wynikającej z art. 32 konstytucji RP
800	brak swobodnego poruszania się po mieście. to nie samochody odpowiadają za smog
801	Dyskryminacja części mieszkańców



l.p.	Treść opinii
802	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 264 1433 936">1. Wylaczenia są niedopuszczalne- odetniecie wiele osób od własnego środka transportu, a ludzie mieszkający np na szczepinie mogą autami jeździć nie do centrum a na obrzeża miasta lub do innych miejscowości. Nie każdego będzie stać na wymianę auta na nowe, ale używane auta przechodzą przez badania techniczne więc są zdadne do użytku- skoro można danym autem jeździć po Polsce to takie same prawa mamy do używania tego auta w mieście Wrocław. Mina lata i nowe auta naturalnie wypra te starsze. Przy obecnym rozwiązaniu żartujecie ludziom życie, szczególnie tym pracującym i mieszkającym w strefie. Ludzie dojeżdżają czasami do Wrocławia z daleka.<li data-bbox="363 958 1082 992">2. Klasyfikacja ludzi na bogatych i biednych.<li data-bbox="363 1014 1433 1507">3. Utrudnienia komunikacyjne- brak bezpłatnych parkingów podziemnych żeby auto zostawić przed strefą i przesiąść się w komunikację miejską, po prostu korki powstaną przed strefą, brak wystarczającej infrastruktury komunikacji miejskiej i ciągle awarie, odcięcie od wielu szlaków przejazdu, odcięcie i utrudnienie dostępu np do wielu punktów medycznych, do pracy, do centrum handlowego, rozrywki- jeśli odetniecie mi dostęp pojedę gdzie indziej np do innego miasta, innej dzielnicy.<li data-bbox="363 1529 1433 1798">4. Potrzebne są kampanie informacyjne, zachęcanie ludzi do życia w sposób ekologiczny, a nie radykalne rozwiązania, które zamiast stref utworzą getta. Należy realnie przyjrzeć się temu czy rozwiązanie jest realne, należy wziąć pod uwagę jak są zbudowane miasta, osiedla, jak żyją ludzie, kim są ci ludzie?



l.p.	Treść opinii
803	Ograniczenie dostępności wskazanych terenów dla ludzi uboższych. Każdy dureń wie jak zakazać, macie tam takich mądrali którzy wiedzą jak zachęcić ludzi do swoich chorych urojeń bez zakazów?
804	Upadek mobilności mieszkańców, brak dojazdu do miejsc w strefie.
805	Zabieranie ludziom wolności
806	Nie mają żadnego sensu, nie mają żadnego poparcia w nauce, jedynie w masońskiej ideologii
807	Wprowadzenie strefy w zaproponowanym kształcie utrudni życie ludziom mniej zamożnym, których nie stać na wymianę samochodu na nowszy, a którzy potrzebują dojechać do centrum lub np na spacer do parku szczytnickiego. Dodatkowo komunikacja zbiorowa nie jest w stanie zapewnić konkurencyjnych rozwiązań (dłuższy czas transportu, drogie bilety). W konsekwencji spadną przychody przedsiębiorstw usługowych w centrum miasta, ponieważ ludzie zrezygnują z podróżowania.
808	Wzrost nierówności społecznych, sct uderzy przede wszystkim w ludzi relatywnie ubogich i wzmocni ich wykluczenie w każdym wymiarze nie tylko komunikacyjnym. Brak informacji o kosztach, jakie miasto ponosi na opracowanie sct, sposobie wyłaniania ekspertów, weryfikacji ich raportów.
809	ograniczenia mieszkańców stref
810	Jeśli miasto proponuje rozwój MPK (unowocześnienie i otwarcie nowych linii) nie widzę zagrożeń
811	Wykluczenie społeczne mniej zamożnych mieszkańców powiatu wrocławskiego. Ograniczenie wolności i swobody poruszania się osób przyjeżdżających do Wrocławia np w celach turystycznych
812	Utrudnienia w ruchu jak na krakowskim Kazimierzu.



l.p.	Treść opinii
813	<p>Utrudnienia w dostępie do istotnych miejsc w centrum miasta.</p> <p>Zwiększenie korków na odcinkach dróg przy proponowanej strefie.</p> <p>Wydłużony czas mieszkańców na załatwianie spraw miejskich i obywatelskich o dodatkową drogę z miejsca postoju pojazdu spalinowego do urzędu, banku, poczty itp...</p> <p>Faworyzowanie zamożnych kosztem biedniejszych (pojazdy elektryczne są istotnie droższe od spalinowych).</p>
814	<p>Według mnie najpierw należy zająć się kopciuchami, a dopiero później czepiać się samochodów. W prawdzie SCT ma szansę poprawić jakość powietrza, jednak dyskryminuje to wiele grup społecznych, które nie będą mogły jeździć legalnie zarejestrowanymi samochodami, których często nie mają możliwości, bądź nie chcą wymienić. Uważam że lepiej zachęcać ludzi do zmiany niż ich do niej zmuszać. Z SCT powinny być wyłączone także pojazdy zabytkowe, które są istotnym walorem naszego miasta.</p>
815	<p>cios w ubogich zamieszkujących strefę, złamanie zasady „prawo nie działa wstecz”</p>
816	<p>Większość ludzi nie stać na zmianę samochodu, druga kwestia to ograniczenie praw człowieka oraz zmuszenie na wybór innego środka komunikacji.</p>
817	<p>utrudnienie życia mieszkańcom miasta i osobom przyjeżdżającym do niego np. do pracy</p>
818	<p>Nie jest niczym sensownym uzasadniona.</p>
819	<p>Utrudnienia w komunikacji dla osób, których nie będzie stać na nowy samochód, który zostanie dopuszczony do ruchu w SCT. Komunikacja miejska nie jest rozwiązaniem bo jak powszechnie wiadomo nie jest idealna.</p>



l.p.	Treść opinii
820	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 264 1412 703">1. Dlaczego zakazy mają dotyczyć też starych samochodów z instalacją LPG? Przecież instalacja LPG (nie zależnie czy stara czy nowa) jako produkt spalania ma wyłącznie wodę i dwutlenek węgla i jest taki samochód w kontekście smogu/zanieczyszczeń miasta jest tak samo ekologiczny jak elektryk. Jeśli mówimy o zielonej strefie to powinny być z niej wykluczone WSZYSTKIE samochody z LPG, nie zależnie od ich wieku.<li data-bbox="363 725 1436 1576">2. Ograniczenia dotyczą najstarszych samochodów, a takimi samochodami poruszają się osoby, których po prostu nie stać na nowsze samochody. Są to często osoby starsze, które często np. mają problemy z poruszaniem się i nie mogą za bardzo korzystać z komunikacji miejskiej albo jest to dla nich kłopotliwe (mówię ze swojego doświadczenia, mieszkam na Ołbinie). Kogo stać to wymienił samochód na nowszy. Wprowadzenie tego typu zakazu może prowadzić do wykluczenia społecznego i problemów życiowych osób, które z życiem za bardzo sobie nie radzą. Osoby schorowane nie będą w stanie dojechać do lekarza na badania, na większe zakupy itd. Jeśli chcemy takie zakazy wprowadzać to powinniśmy przynajmniej zbadać ich późniejszy wpływ na jakość życia mieszkańców, ale takich mieszkańców, którzy nie są w stanie sami dotrzeć na konsultacje społeczne.<li data-bbox="363 1599 1412 1915">3. Komunikacja miejska we Wrocławiu leży i kwiczy. Jeżdżąc na 6:30 zdarza się, że autobus A w ogóle nie przyjeżdża i nie jest w stanie dowieźć mnie do pracy. Jak w takim razie mamy zrezygnować z samochodów? Wrocław powinien wprowadzić otwartą politykę monitoringu MPK i zmusić spółkę do regularnego publikowania raportów z punktualności



l.p.	Treść opinii
	przejazdów, i ustalić cele na kolejne lata - np. w roku 2026 max 15% opóźnionych lub odwołanych przejazdów, a do roku 2030 max 5%. Dlaczego? Bo jeśli wprowadzamy ograniczenia dla zwykłych ludzi na samochody musimy im zapewnić alternatywę, i jeśli czegoś wymagamy od ludzi musimy też czegoś wymagać od siebie.
821	Podobnie jak ze strefami płatnego parkowania. Tymi strefami już ograniczono ruch.
822	Zagrożeniem jest to, że mieszkańcy, którzy sporadycznie poruszają się pojazdami spoza wykazu pojazdów dozwolonych będą ukarani za niedostateczną zamożność. Jest to działanie wykluczające pewną grupę społeczną. W dzisiejszych czasach, gdy tak duży nacisk składzie się na język inkluzywny oraz postawę inkluzywną, takie działania stanowią stygmatyzację i wykluczenie. Jest to niedopuszczalne.
823	Wykluczenie społeczne gorzej uposażonych mieszkańców. Paraliż komunikacyjny. Niewydolność transportu miejskiego. Ul. Legnicka już więcej tramwajów nie przyjmie a ilość ludzi wykluczonych będzie zatrważająca. Bogatsi mieszkańcy skorzystają na zmniejszeniu korków. Będą mogli "kupować" wygodę. Stygmatyzacja biedniejszych. Utrudnione załatwianie spraw urzędowych> rodziny z dziećmi nie będą jeździć po Wrocławiu MPK bo zajmie im to cały dzień. Szkoła- Zajęcia dodatkowe - dom
824	Opór społeczny przed czymś nowym, przed kolejnym ograniczeniem ale nie można mu ulegać, ludzie zawsze będą protestować. Z takimi działaniami trzeba iść do przodu.



l.p.	Treść opinii
825	<p>Ja jako mieszkaniec Wrocławia, codziennie dojeżdżam do pracy do centrum inny środek transportu niż auto jest nie akceptowalne, gdyż zbyt wiele jest awarii torowisk tramwajów. Odcinając dojazd odcinacie większość ludzi od pracy(nie każdy może pracować zdalnie). Kolejnym problemem jest odcięcie ludzi od atrakcji typu Aquapark, kina i dojazd do zoo.</p> <p>Nie będzie można podróżować kolejami czy odbierać bliskich z dworca. Również szybkie dostanie się do różnych placówek medycznych w pilnych sytuacjach, które znajdują się w tej strefie będzie bardzo utrudnione lub wręcz wykluczone. Kolejnym zagrożeniem będą koszty jakie przedsiębiorcy będą ponosić a co za tym idzie drożyna w centrach handlowych jak i w centrum miasta typu restauracje bary/PUB'y zostaną przeniesione na klientów, którzy rzadziej będą z tego typu wypoczynku lub spotkań korzystać.</p>
826	<p>Nie stać mnie na zakup nowego samochodu którym będę mógł wozić moją 5tkę.dzieci i nowego busa do pracy. Już na pewno zupełnie nie stać mnie na samochody elektryczne</p>
827	<p>zaburzenie funkcjonowania drobnych przedsiębiorców, którzy w działalności wykorzystują firmową flotę, sam kilka takich pojazdów posiadam, nie jestem w stanie jednorazowo wymienić ich na nowsze, a zakaz poruszania się po centrum w zasadzie uniemożliwi mi normalne wykonywanie działalności- kto na tym straci? nie tylko ja, miasto również, na moich podatkach.</p>
828	<p>Zagrożenia to niezadowolenie społeczne oraz omijanie przepisów bez odpowiedniego ich egzekwowania - jak miasto ma zamiar kontrolować, czy osoby rzeczywiście przestrzegają tych reguł? Myślę, że niezadowolenie można zmniejszyć przez odpowiednią komunikację, poprowadzenie za rękę, stawianie jasnych reguł oraz danie alternatywy w postaci efektywnego transportu zbiorowego.</p>



l.p.	Treść opinii
829	Uważam, że jest to zamach na wolności obywatelskie, który uznać należy za niedopuszczalny w demokratycznym państwie prawa.
830	WYKLUCZENIE KOMUNIKACYJNE TYCH, KTÓRYCH NIE STAĆ NA NOWSZY SAMOCHÓD
831	wykluczenie komunikacyjne uboższych mieszkańców, zwłaszcza z obrzeży, zahamowanie rozwoju gospodarczego miasta
832	Jak w poprzednim pytaniu: <ul style="list-style-type: none">• Zmniejszenie zysków sklepów stacjonarnych• Wykluczenie motoryzacyjne osób o mniejszej zamożności• Wykluczenie motoryzacyjne osób chorych na nerwice/depresje• Bezprawne wykluczenie aut homologowanych do ruchu drogowego• Brak sensu ekologicznego (lepszy jeden samochód na 30 lat, czy 3 na 10 lat ale spełniające normy)• Marginalny wpływ samochodów na jakość powietrza• Koleracja norm EURO względem roku samochodu. Pojazd z 2014 to auto które może znacznie przekraczać homologowane normy.
833	Częściowe wykluczenie komunikacyjne osób mieszkających w terenie SCT w przypadku braku środków na zakup auta spełniającego warunki wjazdu do strefy
834	żeby ograniczyć ruch w centrum wystarczy pełne koło obwodnicy śródmiejskiej
835	niechęć ludzi do zmian, ale prawdziwych zagrożeń brak
836	To nie samochody są problemem, ale rodzaj ogrzewania. Strefy to ograniczenie wolności obywatelskich



l.p.	Treść opinii
837	<p>Koszty dla mieszkańców: Wprowadzenie strefy może wymagać od mieszkańców i użytkowników samochodów poniesienia dodatkowych kosztów związanych z wymianą starszych pojazdów na nowsze, bardziej ekologiczne modele lub przesiadką na alternatywne środki transportu.</p> <p>Obciążenie dla przedsiębiorców: Lokalne firmy, zwłaszcza te związane z transportem, logistyką czy dostawami, mogą ponieść dodatkowe koszty związane z dostosowaniem swojej floty pojazdów do wymogów SCT.</p> <p>Ograniczenie dostępności: Wprowadzenie strefy może wpłynąć na dostępność niektórych części miasta dla osób z niepełnosprawnościami, starszych lub innych grup, które mogą mieć trudności z korzystaniem z alternatywnych środków transportu.</p> <p>Wykluczenie transportowe: Wprowadzenie SCT może prowadzić do wykluczenia transportowego dla osób o niższych dochodach, które nie mogą sobie pozwolić na wymianę pojazdów lub korzystanie z droższych środków transportu.</p> <p>Przeniesienie ruchu: Wprowadzenie strefy może spowodować przeniesienie ruchu samochodowego do obszarów poza SCT, co może prowadzić do wzrostu zanieczyszczenia powietrza i korków na tych terenach.</p> <p>Koszty implementacji i egzekwowania: Wdrożenie i egzekwowanie zasad SCT może wiązać się z kosztami dla władz miejskich, takimi jak instalacja systemów kontroli dostępu, oznakowanie czy kamery monitorujące.</p> <p>Opozycja społeczna: Wprowadzenie SCT może spotkać się z oporem ze strony części społeczeństwa, która może być niezadowolona z ograniczeń w ruchu samochodowym czy dodatkowych kosztów związanych z dostosowaniem się do nowych przepisów.</p>



l.p.	Treść opinii
	NAJWAŻNIEJSZE! Skuteczność w walce z zanieczyszczeniem powietrza: Wdrożenie SCT może nie przynieść oczekiwanych rezultatów w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń, jeśli inne źródła zanieczyszczeń, takie jak ogrzewanie domów czy przemysł, nie zostaną równocześnie uregulowane.
838	Znaczące obniżenie standardu życia i swobody podróżowania.
839	Większe korki do Wrocławia
840	Nie widze
841	Niczego to nie zmieni w skali makro
842	Sprawa jest dla mieszkańców centrum Wrocławia dużo bardziej poważna, niż mogłoby się wydawać. W zależności od wariantu jaki wybiorą radni, w najbardziej restrykcyjnym wypadku, albo pozbawią mieszkańców możliwości posiadania w ogóle samochodu, albo zmuszą do kupna drogiego elektryka bądź auta spełniającego normę Euro 7, na co ludzi nie stać, albo też do sprzedaży mieszkania, jeśli mimo to będzie im potrzebny samochód, np na dojazdy do pracy (np. na Bielany Wrocławskie), na działkę, do rodziny czy lekarza/szpitala. A sprzedaż mieszkania podpada od razu pod termomodernizację budynku, na to też nie mają ludzie pieniędzy. Zaczyna to przypominać dobrowolne wywłaszczenie. Od razu uwaga dla hejterów, krótkoterminowy wynajem samochodu czy hulajnogi, albo transport miejski NIE ZASTĄPI własnego samochodu. Owszem, można żyć bez samochodu, ale jest to o wiele trudniejsze, I WYMAGA więcej czasu oraz trudu albo pieniędzy. 15 minutowe miasto to też utopia.
843	Zagrożenia w pogłębianiu różnic społecznych w mobilności, utrudnienie życia większości mieszkańców, konieczność kosztownej wymiany pojazdów.



l.p.	Treść opinii
844	Paraliż komunikacyjny (komunikacja publiczna w tym mieście nie działa, jest ohydna, zatłoczona i niebezpieczna (brak możliwości normalnego poruszania się po mieście)
845	paraliż, brak wolności,
846	Brak alternatywnego dla samochodu środka szybkiego transportu. Wykluczenie mieszkańców. Sami wspominać ile osób zamieszkuje proponowaną strefę czy ktoś policzył ilu mieszkańców zostanie wykluczonych z możliwości dojazdu do domu? Dane dostępne w Wydziale Komunikacji.
847	Korki w innych częściach miasta, dewastacja infrastruktury drogowej w innych częściach miasta, pogłębianie podziałów społecznych pomiędzy grupami zamożnymi które stać na drogie pojazdy elektryczne , a grupą ludzi mniej zamożnych których zwyczajnie nie stać na wymianę pojazdu.
848	Patrząc perspektywicznie, jestem przekonana, że ta strefa zostanie powiększona przez następną ekipę rządzącą i obejmie cały Wrocław. Doprowadzi to do tego, że auto będzie przysługiwało najbogatszym (politycy, biznesmeni).
849	Ograniczenie przemieszczania się osób, których nie stać na wymianę samochodu na nowszy model, szczególnie w dzisiejszych czasach, gdzie ceny nawet używanych aut drastycznie rosną. Upadku "biznesów" w strefach, gdzie nie wszyscy będą mogli (chcieli) dojechać. Niewystarczająca komunikacja miejska, które nie będzie w stanie przyjąć takiej liczby nowych podróżnych. W jaki sposób osoby chore będą mogły dostać się do szpitala/przychodni/specjalisty który znajduje się w strefie a pacjent posiada stare auto?
850	Obawiam się, że wiek samochodu jako kryterium obarczony jest pewnymi wadami. Obawiam się, że po mieście nadal będą poruszać się samochody mieszczące się w założonych limitach wieku, ale nie



l.p.	Treść opinii
	spełniające żadnych norm emisji: z wyciętymi katalizatorami, filtrami cząstek stałych i innymi "ekośmieciami" (jak nazywa je lobby samochodowe). Skala tego zjawiska, możliwego dzięki przymykaniu oczu na Stacjach Kontroli Pojazdów jest przerażająca.
851	Zafne
852	Ograniczenie wolności
853	Wrocławianie nie jeżdżą starymi autami z wyboru, nie stać nas na nowe auta. Proszę obniżyć podatki (np. znieść VAT na nowe auta), to sprawa się rozwiąże bez zbędnych regulacji.
854	Utrudnienia z dojazdem dla mieszkańców.
855	Zbyt zachowawcze. Zbyt mały spadek ilości starych samochodów. SCT powinna zawierać ważne miejsca dla mieszkańców, a takim jest też Dworzec Główny PKP czy Wroclavia. W kształcie zaproponowanym przez ekspertów do tych miejsc będzie można dojechać nawet starymi gruchotami. A dodajmy - to miejsca niemalże w ścisłym centrum miasta!
856	Ograniczenie swobody poruszania dla ludzi, których nie będzie stać na nowe, drogie samochody
857	Dyskryminacja biednych i średnio zamożnych. Bezwzględnie ograniczenia nie powinny dotyczyć osób mieszkających w strefie!
858	Szeroko zakrojona dyskryminacja mało i średnio zarabiających, a szczególnie osób mieszkających w strefie objętej zakazem!
859	Wprowadzenie jakiegokolwiek SCT na terenie Wrocławia doprowadzi do ograniczenia mobilności mieszkańców strefy. Wpłynie również negatywnie na osoby dojeżdżające do pracy z terenów podmiejskich. W analizie SCT powinni Państwo uwzględnić ilość szpitali i strukturę pracowników- dla przykładu w Szpitalu przy ul. Kamieńskiego conajmniej 1/2 personelu dojeżdża z terenów podmiejskich oraz miast



l.p.	Treść opinii
	oddalonych od Wrocławia takich jak Oleśnicą, Trzebnica czy Milicz. Włączenie takich obiektów w SCT spowoduje odpływ pracowników których nie będzie stać na zakup nowszych, spełniających te warunki pojazdów. Ponadto- wprowadzenie SCT to pogwałcenie elementarnego porządku prawnego i odebranie praw nabytych- dlaczego pojazd który spełnia warunki dopuszczenia technicznego jest gorszy a jego właściciel ograniczany?
860	Czy wprowadzenie stref nie zwiększy ruchy starszych aut poza strefą ? Jak wpłynie to na korki ? Czy nie spowoduje to istotnego wzrostu emisji w pozostałej części miasta nie objętej strefą przesuwając po prostu problem z jednego miejsca w inne ? Czy komunikacja miejsca jest w stanie przyjąć zwiększoną ilość pasażerów (w przypadku gdyby faktycznie doszło do zmiany sposobu poruszania się ludzi) ?
861	Wykluczenie najbiedniejszych, upadek wielu przedsiębiorstw w strefie. Masowe zwolnienia. Biznesy które przetrwają to szaleństwo będą miały problemy z zatowarowaniem.
862	Paraliż komunikacyjny, spadek obrotów firm zlokalizowanych w strefie ograniczonego ruchu.
863	Odcięcie centrum od mieszkańców innych dzielnic.
864	Brak możliwości przemieszczania się po mieście inaczej niż na piechotę (czyli max 5km w jedną stronę), a aktualna infrastruktura zaprojektowana przez ekspertów jaka jest każdy wie - wystarczy wyjść na ulicę i skorzystać/zapytać ludzi o zdanie
865	Mieszkam w tym obszarze i pracuję, nie wyobrażam sobie przy dzisiejszej kulejącej komunikacji publicznej poruszanie się gdziekolwiek. Miasto nie nadawałoby się kompletnie do życia, nie ma na moim osiedlu chodnika a ja mam nie wsiąść do auta?! To jest chore! Tylko metro (np. takie jak w Kijowie) rozwiązałyby ten problem, w innym wypadku trzeba uciekać z tego miasta.



l.p.	Treść opinii
866	Brak dogodnego dojazdu do centrum, dla osób mieszkających w centrum, pracujących w centrum. Dla osób starszych które mają stare auta będzie to duże utrudnienie.
867	Wykluczenie transportowe części społeczeństwa, Niejasności i dodatkowa biurokracja
868	Mieszkańcy nie będą w stanie swobodnie poruszać się po mieście. Aktualnie komunikacja miejska nie jest dobrą alternatywą dla samochodu - ciągłe spóźnienia, wieczne wykolejenia, objazdy, pojazdmy widmo.
869	Poza łamaniem praw podstawowych człowieka - prawo do wolnego wyboru, bo jeżeli pojazd uzyskał homologację do poruszania się po drogach publicznych w dniu dopuszczenia do ruchu, wprowadzenie nowych przepisów i norm powinno obowiązywać samochody wyprodukowane od momentu wprowadzenia strefy, ewentualnie powinno się kontrolować pojazdy używane czy spełniają normy zgodne z datą produkcji!
870	Paraliż komunikacyjny, wykluczenie sporej części społeczeństwa z dostępu do miasta, dyskusyjne korzyści wynikające z pseudonaukowej podejścia do ekologii. Podążanie za europejską kryptokomunistyczną modą zamiast za sensownym rozwojem miast. Utopia, która jak każda, przerodzi się w dystopię, zmarnowane zostaną środki, skutki wykluczenia będą ciężkie do odwrócenia, pogłębi się izolacja pewnych grup społecznych. Państwo - rząd, oraz samorzady powinny działać ma korzyść obywateli, a nie służyć matce ziemi - to jakieś sekciarstwo.
871	Wykluczenie transportowe osób mniej zamożnych, w szczególności tych pochodzących z obrzeży miasta gdzie dostęp do komunikacji miejskiej jest ograniczony i auto pozostaje często jedyną realną możliwością dotarcia do centrum



l.p.	Treść opinii
872	Tak jak, napisałam w poprzedniej odpowiedzi, ograniczenie mobilności mieszkańców spowoduje zamknięcie ich w strefach zamieszkania, poza głównymi wydarzeniami kulturalnymi. Ponadto osoby straszne lub chore (bez orzeczenia o niepełnosprawności) nie będą miały możliwości przemieszczania się. Dla nich skorzystanie ze środków transportu publicznego jest niemożliwe. Jak takie osoby dojadą do lekarza ze strefy poza nią, lub do strefy?
873	Brak poszanowania mniejszości oraz pasjonatów
874	Utrudnianie życia mieszkańcom i przyjemnym
875	Brak
876	Wykluczenie komunikacyjne dla osób które poruszają się starszymi samochodami, a którzy z różnych względów nie mogą poruszać się środkami komunikacji zbiorowej, która często nie odpowiada dla indywidualnym potrzebom.
877	Brak dostępu do własnego środka transportu
878	<p>Chcą z dzielnicy zrobić pustynię gospodarczą !!!</p> <p>Małe sklepy i zakłady usługowe powoli zaczną wycofywać się z naszego rejonu i to nie tylko za sprawą trudności związanych z dostawami towaru ale także z ograniczeniem dla klientów którzy z racji braku możliwości wygodnego dojazdu zaczną omijać nasze rejony.</p> <p>Pomieszczenia handlowe zaczną powoli pustoszeć a nasza dzielnica wraz z systematycznym wyprowadzaniem się handlu oraz wprowadzaniu coraz to nowszych norm euro będzie tracić powoli na atrakcyjności.</p> <p>Spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe którym coraz ciężiej będzie wynajmując powierzchnie usługowo-handlowe</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>będą przerzucać koszty utrzymania na mieszkańców.</p> <p>Poza tym biedniejszym mieszkańcom w regionie odbierze się możliwość posiadania samochodu co moim zdaniem jest odebraniem prawa do ich posiadania.</p> <p>Od norm spalin powinny być okresowe badania techniczne aut i ogólnie przyjęte normy a nie gmina.</p> <p>Dla tego jestem za wolnym dostępem do dzielnic miasta i równym traktowaniem ich mieszkańców.</p>
879	zamiast 5km będę jechać 15km tyle ze nie przez miasto a obwodnicą - taka Wasza ekologiczna logika
880	Konieczność wymiany sprawnego samochodu na nowszy
881	nie
882	utrudnienia w przemieszczaniu się. Aktualnie postępująca inflacja, coraz rzadziej pozwala Wrocławianom na kupno nowszych samochodów spełniających wymienione normy. W założeniu takie osoby mogłyby korzystać z komunikacji miejskiej, lecz w jej aktualnym stanie pozostawia ona wciąż wiele do życzenia (m.in Brak punktualności, wykolejenia)
883	Możliwość zwiększenia cen samochodów pozwalających na wjazd do stref, przez co biedniejsi mieszkańcy nie będą mieli możliwości parkowania przy swoim domu
884	Jeszcze kurwa większe korki
885	paraliż miasta, poszkodowani kierowcy starszych samochodów
886	Wykluczenie komunikacyjny dla części mieszkańców
887	Zwiększenie emisja spalin w innych rejonach, kierowcy będą jeździli objazdami pokonując dłuższe trasy generując większą ilość zanieczyszczeń



l.p.	Treść opinii
888	Brak alternatywy dla transportu prywatnego i wykluczenie komunikacyjne. Niestety oferta MPK jest niesatysfakcjonująca dla wielu mieszkańców w postaci braku szybkich połączeń np. kolejowych, SKM, a także część linii jest przeciążona w godzinach szczytu.. Gdy MPK stanie się realną alternatywą mieszkańcy sami przestaną korzystać z samochodów kiedy to nie będzie konieczne, bo komunikacja miejska będzie wygodniejszą alternatywą dla wszystkich.
889	Mniej ludzi, którzy będą wybierać Wrocław jako miasto do życia. Problemy z wjazdem do centrum dla mieszkańców i ich znajomych. Wymusi to zmianę auta na co przy obecnej inflacji i drożyznie nie wszystkich stać.
890	Brak możliwości wykonywania obowiązków służbowych - a mije wiążą się z koniecznością poruszania się pojazdem - 20 letnim
891	Brak komunikacji osób starszych z infrastrukturą miasta, możliwość leczenia tych osób, utrata kontaktu z kulturą tych osób.
892	brak możliwości swobodnego poruszania się w strefie miejskiej dla wielu ludzi, głównie starszych i ludzi zainteresowanych klasyczną motoryzacją
893	wykluczenie osob mniej zamożnych z miasta
894	Widzę zagrożenie możliwości swobodnego poruszania się. A więc narusza to moja konstytucyjną wolność
895	Utrudniać będzie życie mieszkańcom
896	Większe korki w miejscach nie objętych zakazem , jeszcze większy ścisk w komunikacji zbiorowej
897	Wykluczenie komunikacyjne i dyskryminacja uboższych osób, utrudnienia dla mieszkańców z nowszymi autami - konieczność załatwiania pozwoleń (?), problemy dla przyjezdnych - konieczność załatwiania pozwoleń, rozpoznania w obcym mieście gdzie się



I.p.	Treść opinii
	zaczyna sct, brak miejsc do zostawienia auta bezpośrednio na granicy sct
898	Ja wyżej. Czy nie lepiej byłoby skrupulatniej sprawdzać jeżdżące tam auta? Katalizatory DPF. Itp
899	Komunikacja miejska może tego nie unieść (ludzie przesiada się do mpk) będzie potrzeba więcej parkingów P+R
900	Zwiększenie nierówności społecznych, zwiększenie zanieczyszczeń przez konieczność zakupu nowych samochodów,
901	Za dużo aut nie będzie spełniać tych norm
902	Wykluczenie komunikacyjne, brak poszanowania konstytucji gdyż prawni zaczynają działać wstecz. Człowiek kupił auto bez terminu ważności, a idioci chcą zakazać
903	Korki, które będą wokół strefy. Komunikacja zbiorowa jest teraz niewydolna, a co będzie po wprowadzeniu strefy?
904	zagrożenie demokracji i wolności wyboru
905	Wykluczenie transportowe uboższych mieszkańców
906	Ograniczenie wolności
907	Wykluczenie komunikacyjne
908	Centrum będzie odwiedzać mniej osób, wybiorą miejsca gdzie mogą dojechać swoimi autami bez żadnych przeszkód.
909	Strefa ma mieć zakaz dla Wszystkich. Nie ma, że bogaci mogą korzystać a biedni nie mogą. STOP dyskryminacji społecznej!
910	Wykluczenie najbiedniejszych. Znaczące osłabienie przedsiębiorstw w strefie. Problemy dla przedsiębiorstw w znalezieniu pracowników oraz dostaw towarów.
911	Wyłączenie z ruchu samochodowego dużej ilości mieszkańców Wrocławia



l.p.	Treść opinii
912	Centrum miasta tylko dla bogatych plebs na obrzeża.eko terroryzm nic wiecwj
913	Znaczne utrudnienie dla przedsiębiorców i mieszkańców rejonu ograniczonego strefą - zwłaszcza osób, których nie będzie stać na zakup nowego pojazdu - wystarczy popatrzeć, jaki wiek mają pojazdy zaparkowane na ulicach strefy w wariantach 2 i 3. Sam prowadzę działalność gospodarczą i korzystam z prawie zabytkowego już pojazdu, który jest w pełni sprawny i z powodzeniem przechodzi przeglądy techniczne. Kilka razy w roku muszę wjechać w okolice Rynku oraz Nadodrza - wprowadzenie strefy spowoduje, że w celu wykonania usług będę musiał podnieść wycenę, ze względu na konieczność wynajmu pojazdu dostawczego spełniającego kryteria strefy. Sugeruję wprowadzenie strefy w minimalnym obszarze (ściśle centrum) i umożliwienie wjazdu tam pojazdom niespełniającym kryteriów np. raz w miesiącu.
914	Dużo ludzi posiada starsze samochody
915	Segregacja mieszkańców na gorszych (biedniejszych) i lepszych (bogatszych)
916	Pozbawienie mobilności osób o mniejszych zasobach ekonomicznych (np. osób młodych), w szczególności, że w Polsce taka możliwość dopiero niedawno się otworzyła i są wciąż skromne, w porównaniu do zasobniejszych krajów UE, gdzie owe możliwości istnieją od pokoleń. Znaczne niezadowolenie społeczne związane z niezważaniem na potrzeby mieszkańców, a jedynie na trendy zachodnie.
917	Wykluczenie komunikacyjne - ja na przykład mieszkam w centrum, a pracuję w fabryce na Bielanach Wrocławskich, także w dni świąteczne, wolne, wakacyjne i często nie mam jak dojechać inaczej do pracy jak autem. Staram się dojeżdżać rowerem ale nie zawsze pogoda pozwala na bezpieczne pokonanie tych kilkunastu kilometrów (np. oblodzenia,



l.p.	Treść opinii
	śliska nawierzchnia). Do tego mam rodziców 200 km od Wrocławia i rodzinę rozszarowaną po całej Polsce, a na nowe auto mnie nie stać by móc dalej ich odwiedzać.
918	Widzę zagrożenie w postaci możliwości wprowadzenia act bez uwzględnienia uwag mieszkańców
919	Ograniczenie ruchu i mobilności mieszkańców Wrocławia. Zamiast ograniczać swobody należy projektować miasto w sposób, który zachęci do porzucenia aut. Przekonywanie pracodawców do pracy zdalnej. Budowanie pełnej infrastruktury w zorganizowany sposób zapewniając jej dostępność w okolicy zamieszkania = kilka minut spacerem. Zakazy i nakazy nie są odpowiednią formą.
920	Brak infrastruktury dostosowanej do użytkowania aut elektrycznych. Mało stacji ładowania. Pomimo dofinansowania z Państwa nie stać ludzi na kupno elektryka, a samochód jest mi niezbędny do pracy.
921	Utrudnienia w swobodnym przemieszczaniu się dla mieszkańców
922	Nic to nie zmieni Jak smog był to i będzie To nie jest wina Europy tylko całego świata
923	Dyskryminacja osób ze starszym samochodem, wzrost cen usług, które wymagają od usługodawcy dojazdu własnym środkiem transportu, część ludzi wyprowadzi się z miasta.
924	Brak możliwości dojazdu
925	<ol style="list-style-type: none">1. Wykluczenie transportowe2. Zmuszanie społeczeństwa do ponoszenia wysokich kosztów wymiany pojazdów na rzecz zysków koncernów motoryzacyjnych3. Brak rzetelnych badań dot. wpływu SCT na jakość powietrza. Cytowane przez miasto Wrocław "badania" są stronnicze,



l.p.	Treść opinii
	ponieważ zostały opracowane przez podmioty, w których interesie jest wprowadzanie SCT, kosztem społeczeństwa 4. Obniżenie komfortu transportowego
926	Brak dostępu w strefie podstawowych dóbr cywilizacyjnych przez część społeczeństwa. Samochód jest dobrem cywilizacyjnym.
927	Zostanie ograniczony dostęp do centrum miasta dla osób, które nie mają środków na zakup nowoczesnych samochodów. Jest to typowy przykład wykluczenia ekonomicznego. Zostanie także ograniczone poruszanie się samochodami klasycznymi i zabytkowymi niezależnie od ich stanu technicznego.
928	Wykluczenie komunikacyjne, brak wystarczającego rozwoju alternatywy tj transportu zbiorowego (autobusy akurat też ledwie się będą kwalifikować do sct)
929	nie przestrzeganie ograniczeń ze względu na dużą ilość pojazdów nie spełniających proponowanych norm; brak środków na zakup nowych aut; problemy dla mniejszych, starszych firm logistycznych, budowlanych, które muszą korzystać z samochodów, a również nie mają środków na nowe
930	Zagrożeniem jest monitorowanie, śledzenie ruchu aut z podglądem kierowców za pomocą kamer widzących tablice rejestracyjne
931	Kryzys ekonomiczny licznie grupy mieszkańców. Łamanie praw zagwarantowanych konstytucją. Zmuszanie osób mieszkających w strefie do rezygnacji z samochodów. Niszczeniem mobilności mieszkańców. Ludzie mieszkający w ewentualnej strefie mają mieć możliwość wjazdu każdym samochodem bez ograniczeń i bez dodatkowych opłat !
932	Negatywny wpływ na życie codzienne i funkcjonowanie mieszkańców. Ekonomiczna katastrofa dla ludzi nie zamożnych!



l.p.	Treść opinii
933	Ograniczenie mobilności ludzi, jeśli już to ograniczyłbym naprawdę ściśle wokół rynku
934	Wykluczenie społeczne biedniejszych
935	Szkoda komentować nie liczą się ludzie tylko eko lobby tu chodzi o kasę a nie o żadne czyste powietrze a dla czego Wrocław na takie powietrze proponuję poczytać historię
936	Tylko i wyłącznie niezadowolenie posiadaczy starych samochodów.
937	Wykluczenie komunikacyjne osób posiadających starsze samochody
938	Wykluczenie komunikacyjne przy obecnym układzie linii autobusowych i tramwajowych bez względu na proponowane strefy. Potrzeba dobudowy drugiego toru w ramach ulicy Szewskiej i ulicy Grodzkiej. Budowę nowych tras tramwajowych oraz stworzenie nowych linii autobusowych, które obejmą obecne ulice bez komunikacji miejskiej.
939	Zmuszenie ludzi do rezygnacji z samochodu, często starszych osób.
940	Zagrożenia dla prywatnej własności.
941	Chyba założenia nie uwzględniają transportu leków oraz transportu medycznego - te również powinny być wyłączone (o ile nie zostały). Inne zagrożenia to posługiwanie się przez osoby nieuprawnione oznaczeniami dla osób niepełnosprawnych.
942	wykluczenie transportowe Wrocławian, stać na nowe auta będzie tylko ludzi bogatych, biednych będzie stać tylko na rower
943	Żadnych
944	<ul style="list-style-type: none">• Nieprzygotowane, zbyt małe parkingi poza strefą• Tłok w komunikacji miejskiej w obszarze ścisłego centrum• Wykluczenie uboższych obywateli, których nie stać na nowszy samochód (w tym także osób starszych lub opiekunów osób starszych)



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="365 266 1396 356">• Pogorszenie przychodów właścicieli usług znajdujących się w centrum
945	<p data-bbox="319 383 1428 533">dyskryminacja ubogiego mieszkańca strefy, zniszczenie mu życia gdy aktualnie choruje lub jest bezrobotny lub ma pensję minimalną i nie ma pieniędzy na wymianę samochodu!</p> <p data-bbox="319 555 1428 591">Prawo nie działa wstecz i złamię się podstawowe prawo i konstytucję!</p> <p data-bbox="319 613 1436 875">Proszę nie zabraniać jazdy samochodom już zarejestrowanym!!! One same znikną z czasem bo się po prostu rozpadną ale nie łamcie prawa i życia ludziom ubogim, proszę ewentualnie o zakaz rejestracji kolejnych nabywanych pojazdów ale nie już istniejących dla zameldowanych ludzi w strefie</p>
946	Wykluczenie społeczne.
947	<p data-bbox="319 981 1436 1536">Warianty 2 oraz 3 są nierealne, zbyt dużo samochodów zostałoby odciętych od centrum, wydłużając drogę lub uniemożliwiając dotarcie do celu. Niektórzy są zmuszeni do korzystania z samochodu (niepełnosprawność ruchowa), dla innych korzystanie z komunikacji miejskiej jest niemożliwe ze względu na natłok obowiązków i małą ilość czasu. Korzyści zostałyby zamienione na zwiększone zużycie paliwa, ogromne korki na obrzeżach strefy i niezadowolenie większości obywateli. Średnia wieku pojazdów w Polsce jest jaka jest, nasze zarobki również, dużo mieszkańców zostałoby w ten sposób komunikacyjnie wykluczonych.</p>
948	Chodzi tylko o kasę miasta
949	Delegalizacja zalegalizowanych wcześniej pojazdów, wykluczenie społeczne
950	wieksze korki poza strefą i przeludnienie w komunikacji miejskiej
951	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza!



l.p.	Treść opinii
	Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
952	Bunt właścicieli 4 kółek
953	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
954	Utrudnienie funkcjonowania w mieście mieszkańcom
955	Zatkanie okolic strefy przez parkujących na dziko właścicieli starszych pojazdów. Litości. Już dziś protest przeciwko parkowaniu autka na trawniku pod oknami jest traktowany przez niektórych jak zamach na wolność.
956	wprowadzenie strefy jest oderwane od rzeczywistości ruchu drogowego. Granicą wariantu III nie powinna być towarowa obwodnica Wrocławia, tylko obwodnica śródmiejska (od południa)
957	Mieszkam w obszarze II wariantu, jednym z moich aut jest pamiątka rodzinna z czasów PRL(auto na białych tablicach, bez opinii rzeczoznawcy i wpisu u konserwatora zabytków) , wprowadzenie strefy uniemożliwi całkowicie korzystanie z auta bo nie będę mógł ruszyć go z miejsca postojowego legalnie (a może i nawet stać tam nie będzie mógł? w opisie nie sjest sprecyzowane) Z tego auta korzystam głównie w dobrą pogodę na zloty czy wycieczki po okolicy.
958	Wykluczenie ekonomiczne posiadaczy aut "emisyjnych", zmniejszenie liczby odwiedzających miasto.



l.p.	Treść opinii
959	przerzucanie "ekologii" na obywatela. Głównym trucicielem Wrocławia i tak są gminy podmiejskie. Transport ma marginalny wpływ na jakość powietrza.
960	Ogólnie fakt wprowadzenia strefy jest absurdalny. Co z ludźmi posiadającymi samowoch na paliwo płynne LPG?
961	Wykluczenie komunikacyjne ogromnej części obywateli, działanie miasta w oderwaniu od przepisów państwowych - miasto stanowi prawo w myśl którego samochód posiadający certyfikat uprawniający do użytkowania go na drogach publicznych jest wykluczony z dróg publicznych ze względu na niczym nieoparte założenie, że nie spełnia on zadanej normy emisji spalin. W istocie miasto nie ma praktycznej możliwości weryfikacji w jakiej normie emisji mieści się dany samochód, więc prawodawca wychodzi z założenia, że stan techniczny determinowany jest rocznikiem produkcji nadwozia. Jest to założenie całkowicie fałszywe i nosi znamiona gwałcenia zasady domniemania niewinności.
962	Ograniczenie wolnościowce, w tym dla przedsiębiorców.
963	<p>Wykluczenie osób biednych których nie stać na nowy samochód z możliwości transportowania się po mieście.</p> <p>Wiele rodzin wielodzietnych nie stać na nowy samochód, a transport komunikacja miejska jest fatalny. Przy ograniczeniach np ilości wózków w jednym tramwaju, proszę odpowiedzieć na pytanie jak ma np rodzina z 2 dzieciaków w 2 wózkach poruszać się po mieście. Mają jeździć i czekać na osobne tramwaje? Bo wg przepisów w jednym tramwaju praktycznie nie mogą się poruszać.</p> <p>Proszę sobie wyobrazić jak np 3-4 dzieciaków rano rozwieźć po placówkach nie mając samochodu. Jest to praktycznie niemożliwe. A mało która rodzinę wielodzietna będzie stać na wymianę na nowy samochód, szczególnie że utrzymanie takiej rodziny kosztuje dużo.</p>



l.p.	Treść opinii
964	Wykluczenie komunikacyjne Powiększenie przepaści między biednymi a bogatymi
965	Liczne pozwy sądowe przeciwko miastu i wypłata ogromnych odszkodowań z uwagi na naruszenie podstawowych praw wolnościowych i równościowych zagwarantowanych w konstytucji.
966	Brak możliwości poruszania się do pracy, domu i na zakupy osobom zamieszkującym centrum i okolice, którzy posiadają samochód z napędem spalinowym. Odebranie samodzielności w poruszaniu się po mieście. Uniemożliwi to osobom starszym, posiadającym samochód od lat, na samodzielny i szybki dojazd do instytucji państwowych oraz znacząco ograniczy szybki kontakt z lekarzem w placówkach ochrony zdrowia znajdującym się na terenie strefy. Zmuszenie osób posiadających auta, do kupna nowych. Wymusi to na władzach miasta, tworzenia kolejnych dużych parkingów poza strefą. Zwiększy odsetek wyrejestrowanych samochodów w mieście Wrocław. Zmniejszy atrakcyjność miasta w aspekcie turystyki samochodowej.
967	Brak mieszkańców w centrum. Tereny objęte tą strefa staną się Centrum turystycznym
968	Wykluczenie osób uboższych; bardzo duże ograniczenie dostępu do centrum, co spowoduje, że po prostu mieszkańcy będą woleć korzystać z usług w innych miejscach byle by tylko nie musieć jechać do centrum miasta; jest to ograniczanie wolności mieszkańców miasta. Tak naprawdę nie daje to większych korzyści, powoduje jedynie problemy, dodatkowe rozbudowane systemy monitoringu mieszkańców, rejestracji, oznaczeń, problemy w interpretacji prawa itd. Zamiast skupić się na budowie kilku porządných dróg i udroźnieniu komunikacji miejskiej to łatwiej jest zakazać mieszkańcom jeździć autem.



l.p.	Treść opinii
969	<p>Drastyczny wzrost cen usług wymagających dojazdu do klienta, koszty transportu, utrudnienie w dostępie do komunikacji prywatnej. Znacznie zostanie zmniejszona liczba pojazdów służb, bo jak rozumiem zakaz obejmuje wszystkich bez wyjątku - a więc np. wóz strażacki, transport sanitarny - nie wjedzie do SCT, tak samo jak każdy inny "równy" obywatel.</p> <p>Każda ze stref czystego transportu w miastach będzie miała inne zasady i ustalenia, a więc kierowca ma znać wszystkie możliwe przypadki miast, do których będzie się wybierał?</p>
970	Utrudnienie życia mieszkańcom bez rzeczywistej poprawy jakości powietrza - zachodnie miasta które testowały zakaz aktualnie wycofują się z niego ponieważ nie przyniósł oczekiwanych rezultatów.
971	Brak
972	Bez równoczesnych inwestycji w szeroko dostępny, niezawodny, tani i ekologiczny transport publiczny, wprowadzenie strefy może wpłynąć na wykluczenie mobilne niektórych osób.
973	Problemem są niedostateczne nakłady na transport publiczny oraz drogi rowerowe. Te dwie wymienione rzeczy nie powinny być jednak blokada przed wprowadzeniem strefy, a Wrocław powinien się wziąć do roboty i postawić na dostosowanie się do proekologicznej polityki UE, bo za to idą pieniądze. I to jest dla nas zdrowsze I lepsze.
974	Utrudnienia komunikacyjne. Polaków nie stać na nowe auta oraz na auta elektryczne
975	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!



l.p.	Treść opinii
976	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
977	Wykluczenie komunikacyjne, problemy z zaopatrzeniem, segregacja mieszkańców.
978	Konieczność poniesienia dodatkowego wydatku dla mieszkańców w szczególnie trudnych czasach. Ograniczenie wolności posiadania
979	Samochody musiałyby pokonywać dłuższe trasy omijając strefy co spowodowałoby jeszcze większą emisję zanieczyszczeń, korki i emisję hałasów w dzielnicach nie objętych strefą
980	Jeszcze większe zakorkowanie poza strefą jakże "czystego" transportu.
981	Utrata decydowania za siebie samego
982	Strefa powinna być minimalna, o ile jest w ogóle konieczna. Utrudni dostęp wielu mieszkańcom do domów i usług, bez istotnego wpływu na faktyczne zmniejszenie zanieczyszczenia. Ponadto - kryterium wjazdu do strefy nie powinien być rocznik a spełnienia normy EURO! Przecież chyba to jest istota sprawy? Zanieczyszczenie faktyczne?
983	Wykluczenie osób mniej zamożnych
984	mieszkam na obrzeżach Wrocławia - słaba komunikacja miejska - w weekend 2 autobusy na 1 h - niestety tak zrobiony rozkład, że jedzie praktycznie 1 za 2 więc tragedia - w tygodniu nie jest lepiej - bo 1 jeździ spóźniony więc też jadą praktycznie razem , a potem nic. Mamy stare auta i nie będziemy mogli nawet czasem podjechać do przychodni z dziećmi, którą mam na Starym Mieście - to pełna dyskryminacja biedniejszej części społeczeństwa!



l.p.	Treść opinii
985	Ograniczenia dla mieszkańców strefy. Czy jako mieszkaniec takiej strefy nie będę mogła wjechać starszym samochodem na swoje osiedle? Czy mam trzymać auto w garażu i czekać 10 lat aż będę mogła je zarejestrować jako zabytkowe i wtedy już pozwolenie dostanę...
986	Wykluczenia społeczne i mobilne większości mieszkańców, których nie stać na wymianę samochodów.
987	Ograniczenie wjazdu osobom których nie stać na nowsze pojazdy.
988	Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje!
989	Brak możliwości poruszenia się po mieście - ta strefa to czyste szaleństwo
990	dotyczy garstki mieszkańców, pomija osiedla poza centrum, pomija szkoły, jest na pokaz



l.p.	Treść opinii
991	Ścisłe centrum , czemu nie można komunikacją dojechać ale większy obszar to chory pomysł. Zaczncie od siebie , połowa komunikacji mino że autobusy mają właściwe euro to itak nie spełniają norm spalin, i co nie ma problemu. Wymieńcie autobusy a potem zasugerujcie taką zmianę innym a nie odwrotnie. Utrudnicie życie wielu ludziom którzy muszą korzystać z samochodów a nie stać na te które proponujecie. To są wyborcy oni was podsumują.
992	Zagrożeni są zwykli mieszkańcy naszego miasta oraz ich portfele. Za wjazd przejazd przez centrum, który okaże się najkrótszą droga będą musieli zapłacić, lub jechać objazdem, co również kosztuje. Jak zamkniemy "zieloną wyspę" smogowym pierścieniem to nic to nie da. Transport kołowy stanowi najmniejszy procent jeśli chodzi np. o emisję CO2. Najgorsze są pyły z opon, klocków hamulcowych etc. Co i tak zostanie nawet w przypadku "eko" elektryków.
993	Zbyt ostre normy, większość mieszkańców nie będzie stać na zmianę samochodu.
994	Nie widzę zagrożeń
995	Czy bedzie sie to tyczyc tylko samochodow Orywatnych czy tez firmowych?
996	Utrudnienie życia mieszkańcom Wrocławia, przedsiębiorcom. Nie zgadzam się na to!
997	Naruszenie konstytucyjnych praw i wolności obywateli - faktyczny zakaz (w strefie) użytkowania samochodu, który jest ubezpieczony i dopuszczony do ruchu
998	Szczury
999	Układ komunikacyjny Wrocławia jest, pomimo obwodnic, gwiazdzisty. Wszystkie główne drogi zbiegają się w samym centrum, które już obejmuje nawet strefa I, nie wspominając o rozległej strefie II i III. Chcąc przejechać np. ze wschodu na zachód miasta trzeba byłoby



I.p.	Treść opinii
	znacząco nadrobić drogi. To bezpośrednio przekłada się na straty dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi - więcej spalonego paliwa i większy hałas.
1000	Wprowadzanie kolejnych utrudnień i ograniczeń, bez wprowadzenia zachęt do korzystania z innych form komunikacji. Polecam przejechać się „komunikacją miejską” z Nowego Dworu na Sępolno lub Biskupin. W godzinach szczytu. Z dzieckiem. Powodzenia.
1001	Zamykanie lokali usługowych. Tam gdzie nie można dojechać samochodem można liczyć tylko na mieszkańców okolicy, a to za mało aby utrzymać biznes
1002	Ceny rosną w zastraszającym tempie, koszty życia dawno nie były tak przytłaczające - to nie jest dobry moment na wprowadzanie tego typu restrykcji. Nas, Wrocławian, Polaków w większości nie stać dzisiaj na wymianę auta na lepsze. Polityka w zakresie dofinansowań zakupu elektryków także pozostawia wiele do życzenia.
1003	Centrum, w którym ubędzie stałych mieszkańców.
1004	Jako mieszkaniec strefy będę zmuszony do wymiany auta na którą mnie nie stać. Moje auto jeździ na LPG, dlaczego LPG jest wyłączone a CNG nie?
1005	Ruch samochodowy skoncentruje się w granicach stref, kierowcy mogą parkować w niedozwolonych miejscach na tych granicach. W szczególności mogą zajmować miejsca dla mieszkańców osiedli
1006	Kim są Ci pseudo eksperci???? Zagrożenia są dla naszej gospodarki.
1007	Chaos i brak możliwości ładowania elektryków w mieście
1008	Postępująca pauperyzacja mieszkańców. Kolejne obciążenia działających jeszcze przedsiębiorców.
1009	Skąd mam wziąć PLN-y na nowe auto spełniające wymagania STC.



l.p.	Treść opinii
1010	Odcięcie drogi przejazdu pomiędzy dzielnicami.
1011	Przede wszystkim brak respektowania wprowadzonych ograniczeń. W tej chwili brak dostępnych ogólnodostępnych parkingów przy wyznaczonych strefach, które my umożliwiły zmianę środka transportu. Brak połączeń dookoła stref aby osoby o starszych autach mogły dookoła w wyjątkowych przypadkach dostać się na drugi koniec miasta.
1012	Ekonomiczne, społeczne, wolnościowe. Znacznie więcej niż korzyści.
1013	Łamanie praw i swobod obywatelskich oraz antyspołeczna polityka wobec mieszkańców Wrocławia. Ograniczenia jeśli miałyby być wprowadzone to nie będą obejmować wszystkich osób zamieszkujących. Nie będą oni ponosić również dodatkowych opłat za możliwość wjazdu, gdybyż płacą już tutaj swoje podatki.
1014	Pogłębienie rozwarstwienia społecznego - bogatsza część mieszkańców, która może sobie pozwolić na jazdę nowymi samochodami może jeździć wszędzie, a pozostali, którym teraz w dobie kryzysu jest jeszcze ciężiej dostaną kolejne zakazy i obostrzenia.
1015	W czasie gdy światowa gospodarka nie radzi sobie najlepiej, inflacja bije rekordy, narzucane są kolejne podatki, a odsetek ludzi ubogich w Polsce zwiększa się, obciążanie ludzi koniecznością kupienia nowego samochodu lub rezygnacji ze starego nie jest dobrym pomysłem. Sama idea jest dobra, ale czas realizacji jest zły. Przyczyni się to do większej presji na pracę i zarabianie, co też z pewnością odbije się na zdrowiu psychicznym mieszkańców. Poza tym SCT może negatywnie odbić się na motocyklistach. Motocykla używam rzadko i tylko przez praktycznie 6 miesięcy w roku, a gdy już go używam, to przynajmniej nie przyczyniam się do generowania korków. Dużo motocyklistów ma starsze motocykle, bo nie jest to ich główny pojazd. Z tego, że



l.p.	Treść opinii
	<p>motocykl jest dodatkowym, rzadko używanym pojazdem wynika że emituje on w skali roku bardzo mało szkodliwych substancji.</p> <p>Motocykliści zwykle i tak wyjeżdżają nimi poza miasto, więc nie ma sensu nakładania ograniczeń ze względu na tak krótkie i rzadkie przejazdy przez miasto. Zakaz używania starszych maszyn negatywnie wpłynie zarówno na motocyklistów jak i mechaników i sprzedawców sprzętu. Z raportu wynika, że zaledwie 0.11% pojazdów, to motocykle.</p> <p>W raporcie brakuje też wielu badań dla motocykli, które zostały przeprowadzone dla innego typu pojazdów. Biorąc pod uwagę powyższe fakty ograniczenia nie powinny być nakładane na motocykle.</p>
1016	ekonomiczne, "strzał w kolano" i tak cały świat kopci a nas na to NIE STAĆ
1017	Utrudnienie życia mieszkańcom, elektryczne samochody są bardziej niebezpieczne dla otoczenia chociażby w kwestii ugaszenia takiego samochodu. Ich produkcja też nie jest eko...
1018	utrudnienie życia mniej zamożnym mieszkańcom, których nie stać na zakup nowszego samochodu.
1019	zagrożenia wprowadzenia tak małej strefy są takie, że niewiele ona zmieni i da to tylko argument dla fanów czterech kółek, że "po co to było".. Strefa powinna być AMBITNIEJSZA!
1020	Upadłości wielu małych firm, których nie stać na nowy samochód.
1021	Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez



l.p.	Treść opinii
	wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmieniają żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara część miasta zasługuje
1022	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!
1023	Wykluczenie mniej zamożnych ludzi,
1024	Wykluczenie komunikacyjne. Wprowadzane zmiany powinny iść w parze z rozwojem komunikacji miejskiej, parkingami park&ride itd.
1025	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta,. Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! Będzie z tego tylko więcej zamieszania jak pożytku. Jestem przeciwna.
1026	utrudnienia w poruszaniu się po mieście, przed ograniczaniem użycia samochodów należałoby dać alternatywę w postaci sprawnej komunikacji miejskiej.



l.p.	Treść opinii
1027	<p>Odpowiedz 1: Proponowane zmiany nie wniosą żadnych korzyści! Skoro ograniczenia mają dotyczyć tylko 5% samochodów to znaczy że wprowadzanie zmian nie ma sensu. Projekt nie zakłada ograniczenia ruchu w historycznym centrum miasta, a tylko pozorowane ograniczenie emisji. Dotknie to najbardziej mieszkańców którzy z różnych powodów nie mogą pozwolić sobie na zmianę auta, lub co ważniejsze rozumieją że zanieczyszczenia powstające przy produkcji nowego samochodu wielokrotnie przewyższają te powstałe przez wieloletnie używanie aktualnego samochodu! Pomysł wprowadzania tego typu stref jest testowany od wielu lat na zachodzie i nie przyniósł oczekiwanych rezultatów! W rezultacie wprowadzenie stref utrudni jedynie życie mieszkańcom a żadnej poprawy emisji nie zobaczymy! Samochody to przede wszystkim emisja wtórna, a tej nie zmienią żadne ograniczenia emisji spalin, a jedynie przyniosą to ograniczenia w ruchu na które akurat stara cześć miasta zasługuje!</p> <p>Odpowiedz 2: To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!</p>
1028	To spowoduje że ludzie będą wykluczone z mobilność. Nie wszystkich mają pieniądz zeby kupic elektric lub lepsze auto.
1029	To jest jedynie utrudnianie życia mieszkańcom. Żadna z proponowanych stref nie wprowadzi poprawy jakości powietrza! Prowadzenie takich nieprzemyślanych akcji prowadzi jedynie do zniechęcenia mieszkańców do innych faktycznie działających rozwiązań jak sprawnie działająca komunikacja miejska czy rozwój ścieżek rowerowych!



l.p.	Treść opinii
1030	Każda proponowana strefa powyżej strefy I znacząco utrudni życie mieszkańcom. Gesto zaludniony teren jednoznacznym przeznaczeniu mieszkalnym nie może być objęty zmianami.
1031	ograniczenie swobodnego przemieszczania się
1032	Brak dostosowanej infrastruktury do proponowanych zmian, wymuszenie na mieszkańcach wymiany samochodu (w zależności od wariantu) gdzie nie każdego stać na to aby spełnić te wymogi, wjazd samochodów bez uprawnień mimo groźby otrzymania mandatu. Brak większych korzyści w stanie jakości powietrza.
1033	Brak ruchu dla mieszkańców
1034	Ograniczenie wolności do swobodnego przemieszczania się.
1035	Nacisk na auta elektryczne na które mnie nie stać.
1036	Duże utrudnienia
1037	Nie widze
1038	<p>Raport i propozycje stref przygotowało stowarzyszenie, które jak można wyczytać choćby na wikipedii reprezentujące 100 firm które będą zarabiać na elektromobilności - producentów ładowarek dostawców infrastruktury, producentów itp. Już samo to jest moim zdaniem kompromitujące.</p> <p>Nie ma żadnej gwarancji pozytywnej zmiany w przypadku wprowadzenia stref - co pokazują przykłady za zachodniej granicy - pierwsze niemieckie miasta likwidują strefy bo nie przyniosły efektów. Nikt też nie przejmuje się jak to wszystko wpłynie zarówno na przedsiębiorców prowadzących tu biznes i dających pracę i dostarczających nam usługi oraz na ludzi i sytuację. Może się okazać że wprowadzenie stref wykluczy wiele osób, za biedni na samochód.</p> <p>Nie mówiąc już o trywialnych problemach dla tych których stać i chcą posiadać elektryka na przykład - brak infrastruktury, już widzę jak</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>osiedle do 2032 nagle ładowarkami stanie. Sieć wytrzyma czy zmodernizują? Jakież konsultacje z zarządcą sieci elektrycznej w tej sprawie były? Nikt nie wspomina więc podejrzewam że nie. A jak trzeba będzie na pilnie to można podejrzewać, że wszyscy zapłacimy więcej w rachunkach, nawet Ci co ich na samochód już nie będzie stać. Będzie powód żeby podnieść - bo trzeba zmodernizować.</p> <p>A i jak na razie to ta technologia do której jesteśmy wypychani takimi działaniami jak stworzenie SCT, to jeszcze nie do końca też dopracowana, bo jak się taki zapali to ostatnio 21 h gaszenia padł rekord - była wanna potrzebna i podawali że 16 zastępów straży pożarnej. A gdyby to było na parkingu na TGG albo jakimś podziemnym pod blokiem - na taki parking się wanny nie wrzuci, wie ktoś ile będzie się palił bez wanny? - dla kolegi pytam</p>
1039	Osobiście dla mnie - bez zagrożeń.
1040	Pozbawienie samochodów części mniej zamożnych mieszkańców
1041	<p>Jak już podałam w odpowiedzi na poprzednie pytanie, wprowadzenie SCT w wariantcie II wprowadzi chaos komunikacyjny - należy zachęcać ludzi do zmiany pojazdów na bardziej ekologiczne, ale stopniowo. Dużej części mieszkańców Wrocławia nie stać na zakup now(sz)ego pojazdu i nie zmieni się to magicznie w momencie wprowadzenia SCT.</p> <p>Szczególnie uwzględnienie Szczepina, który jest osiedlem typowo blokowym (w przeciwieństwie do np. Ołbina, Nadodrza, Śródmieścia) wydaje się pomysłem nietrafionym. Nie ma przesłanek za rozszerzaniem SCT o to osiedle przez wzgląd na jego typowo "sypialniany" charakter. Brak tu praktycznie starych kamienic, o które należałoby specjalnie dbać, brak deptaków, kafejek, życie nie toczy się tu na zewnątrz. Wygląda na to, że Szczepin został uwzględniony tylko</p>



l.p.	Treść opinii
	przez wzgląd na bycie częścią okręgu Starego Miasta, jednak poza umiejscowieniem należy wziąć też pod uwagę charakter tego osiedla.
1042	Niszczenie dobrobytu ludzi. Zubożenie społeczeństwa. Brak poprawny jakości powietrza. Działanie antyspołeczne. Osoby zamieszkujące strefy czystego transportu powinny mieć możliwość do nich wjazdu bez ograniczeń i bez dodatkowych opłat!
1043	Pozostawienie mieszkańców strefy bez transportu własnego- dojazd komunikacją z Legnickiej na Zmigrodzka zajmuje mojemu mężowi 80 minut, autem 30 minut. To 50 minut różnicy w jedną stronę, które mógłby przeznaczyć na wypoczynek, zabawę z dziećmi itp.
1044	Płacz kierowców, którzy najchętniej wyjeżdżaliby swoimi samochodami do salonu.
1045	Odebranie mieszkańcom strefy możliwości dojazdu do domu.



l.p.	Treść opinii
1046	<p>Wprowadzenie strefy nawet w 1 wariacie przyczyni się do pogorszenia komunikacyjnego choć raczej w dużo mniejszej skali z racji mniejszych restrykcji wobec starszych samochodów.</p> <p>Jaka byłaby wg Miasta alternatywa dla dróg wschód-zachód od pl. św. Jana Pawła II do mostu Grunwaldzkiego? Niestety próba objechania strefy 1 innymi trasami na pewno skończy się zwiększeniem korków np. na ulicach Dmowskiego/Duboisa. Od południowej strony jest jeszcze gorzej z racji na zagęszczeniu zabudowy i wzmożonych ruch w otoczeniu Dworca Głównego, Arkad czy ulic Piłsudskiego czy Powstańców Śląskich. To wie każdy kto podróżuje po mieście jakimkolwiek środkiem lokomocji.</p> <p>Wprowadzenie wariantów 2 i 3 to już bardzo mocna ingerencja w wolność oraz w dostępność do wielu usług prywatnych jak i publicznych. Mój osobisty przykład pokazuje, że mieszkając na osiedlu Poświętne w wyniku rekrutacji mogłem posłać dzieci do żłobka na ulicy Brodatego i przedszkola na ulicy Niemcewicza. Infrastruktura oświatowa na północ od Odry jest za słaba aby sprostać dynamicznej rozbudowie osiedli i napływie mieszkańców. A to wszystko dzieje się za zgodą, wiedzą i korzyścią podatkową Miasta.</p> <p>Wprowadzanie jakichkolwiek restrykcji powinno być objęte dużo większym okresem planowania i przygotowania. Ja bym był szczęśliwy gdybym nie musiał przejeżdżać przez mosty nad Odrą, jeździć po starych i zaniedbanych drogach lub omijać te, które są w bardzo długich remontach.</p> <p>W obrębie stref, nawet w wersji I, są istotne centra usług handlowych, medycznych i publicznych. Czy Miasto ma w planach przenieść je poza strefy aby były dostępne dla wszystkich?</p> <p>Ponadto proszę zwrócić uwagę na aspekt ekonomiczny. Już w tej chwili samochody stały się wręcz bardzo drogie. Na samochody</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>elektryczne trzeba wydawać ponad 100 tys. zł. Nie ma jakichkolwiek zachęt czy dopłat. Nawet zakup używanego auta ale wyprodukowanego np po 2015 to może być koszt 50 tys i więcej przy obecnej sytuacji rynkowej. Wprowadzanie masowo stref w Polsce w tym samym czasie tylko pogorszy sytuację. Będą kupowane wszystkie auta nawet te, które już nie powinny jeździć z racji szkód czy nadmiernej eksploatacji będąc w efekcie szkodliwymi niż starsze auta, które serwisowano zgodnie ze sztuką.</p> <p>Jeśli Wrocław wprowadzi te strefy to stanie się nie miastem spotkań, a miastem wykluczeń. Nastroje społeczne będą tylko się pogarszać. I życzę Państwu przegranych wyborów.</p> <p>Powinno się wspierać i rozwijać wymianę pieców. Podłączać jak najwięcej bloków pod ogrzewanie miejskie. Gdy było zimno i bezwietrznie to powietrze na Nadodrze wręcz cuchnęło - ale nie z powodu tylko samochodów ale nade wszystko z niskiej emisji budynków mieszkalnych. To powinno być priorytetem gdyż gwarantuje realny wpływ na redukcję lokalnych zanieczyszczeń.</p> <p>Komunikacja miejska jest często nieprzewidywalna i również współodpowiedzialna za wzrost korków. Tramwaje często otrzymują pierwszeństwo poprzez ITS nierzadko powodując, że kierowcy czekają nawet 2-3 cykle świetlne. Za duża ilość tramwajów przy ul. Żmigrodzkiej/Trzebnickiej/Dworcu Nadodrze i pętli "Karlówice" drastycznie zmniejsza przepustowość dróg, także dla autobusów.</p> <p>Tramwaje powinny być tylko tam gdzie mają samodzielne torowisko i mają jak najmniej momentów wspólnych z drogami. Wszędzie indziej powinny być używane autobusy, które są szybsze, mobilniejsze i mogą omijać wypadki czy remonty.</p>
1047	ograniczenie swobody mieszkania we Wrocławiu , mieszkam tu od urodzenia i za komuny nikt mi życia nie utrudniał , może miasto



l.p.	Treść opinii
	zasponsoruje mi zakup odpowiedniego pojazdu , bo nie stać mnie na elektryka
1048	To nic nie zmieni, auta nie są głównym powodem zanieczyszczonego powietrza w mieście. Sprawdzajcie jakość powietrza wieczorem i w nocy. Wieczorem na Jagodnie w domkach jednorodzinnych przy Jagodzińskiej i sąsiednich ulicach palą w piecach i śmierdzi na całe osiedle przy Drabika
1049	<ul style="list-style-type: none">● brak ładowarek - miałbym z 10 piętra zrzucić przedłużacz?● drogie - a w zasadzie niedostępne dla przeciętnego mieszkańca samochody elektryczne,● drożące samochody spalinowe (te póki co jeszcze spełniające normy)● obciążenie sieci - która tego nie wytrzyma● brak realizacji celu w postaci przewidywanej - poprawy jakości powietrza, ponieważ: a) m.in pyły PM 10 emitują wszystkie pojazdy (pochodzą m.in z wycierających się klocków hamulcowych) b) jak podaje portal interia w Niemczech gdzie strefy już kilka lat istnieją, likwidowane są pierwsze strefy ponieważ ich wprowadzenie nie przyniosło spodziewanego efektu https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/news-niemcy-likwiduj-a-strefy-czystego-transportu-koniec-zakazow-d,nId,6644438● utrudnia w dojeździe osób przyjezdnych - brak parkingów (np. park drive - tylko z kartą miejską)● uniemożliwienie wielu osobom w normalnej, przeciętnej i podobnej sytuacji, posiadania samochodu poprzez stawianie warunków nie do spełnienia w korelacji z obecną sytuacją życiową - rosnące koszty życia, wyższe czynsze, media, żywność.



l.p.	Treść opinii
	<ul style="list-style-type: none">● realizacja interesów prywatnych osób i przedsiębiorstw jak np. PSPA - które nie można nazwać bezstronną instytucją bo zarabiają właśnie na takich analizach i szkoleniach - nie można powiedzieć że jest to wiarygodne, bo mają w tym interes - kosztem mieszkańców● działanie jest nieekologiczne i nieuzasadnione ekonomicznie - zmuszenie do ciągłej wymiany samochodów na coraz to nowsze i wypieranie lepszej spalinowej technologii, przez gorszą elektryczną (problemy z pozyskiwaniem surowców jak lit, nieekologiczna produkcja prądu, większe ryzyko szkód całkowitych w przypadku nawet kolizji, problemy ze złomowaniem, wyższe ryzyko pożarowe (ostatni rekord Polski 21 h gaszenie pojazdu elektrycznego, a przy tym również zgonu pasażerów takiego pojazdu czy brak możliwości recyklingu.● brak dokładnych wyników badania Research Collective - nie wiadomo jak było stawiane pytanie, bo jak wiadomo są kłamstwa, większe kłamstwa i statystyka.● no i może pojawić się wiele zabytków - bo jednak taniej kupić 35letni wysłużony samochód i nawet go wyremontować niż nowego elektryka za najtaniej 100 może 200 czy nawet 300 tys. i więcej. A to przyniesie efekt odwrotny <p>Uważam, że osiedle Szczepin powinno być wyłączone z tego szkodliwego dla mieszkańców pomysłu</p>
1050	Problemy z przemieszczaniem się po mieście samochodem
1051	Wykluczenie najbiedniejszych mieszkańców, komplikacje dla pozostałych kierowców (konieczność załatwiania "pozwoleń" na wjazd),
1052	Nie będę mogła dostać się do pracy i przedszkola dziecka



l.p.	Treść opinii
1053	Wykluczenie komunikacyjne, zatrzymanie rozwoju gospodarczego miasta, odpływ ludności i kapitału do mniejszych ościennych miejscowości
1054	Opisałam je wcześniej
1055	Pogłębianie różnic społeczno-ekonomicznych, zaciąganie kredytów przez uboższych mieszkańców, wyprowadzki z centrum miasta do przyległych miejscowości, komunikacja miejsca we Wrocławiu w dalszy, ciągu jest tragiczna, więc zmuszenia mieszkańców do przesiadania się w tramwaje za karę.
1056	Bogaci, których stac na nowe samochody będą sobie swobodnie wjeżdżać do centrum, a Ci, którzy mają stare ale sprawne samochody, staną się mieszkańcami drugiej kategorii, którzy zostali pozbawieni szybkiego środka transportu. Dojazd z dzielnic, które znajdują na obrzeżach miasta do centrum stanie się mordęgą. Transport publiczny będzie przepelniony.
1057	Ograniczenia uderzą w ludzi, których nie stać na kupno nowszych samochodów. Dodatkowo jeśli ludzie będą korzystać masowo z samochodów elektrycznych, a produkcja prądu wciąż w głównej mierze występuje w elektrowniach węglowych i wydalą dużo co2 do atmosfery, to rezygnacja z samochodów benzynowych tylko wzmocni problemy z klimatem (może odsuwając źródło bliżej elektrowni, ale jednak). Ponadto kwestia odpadów, które generowane są np. z paneli fotowoltaicznych po okresie przydatności do użytku, jest zbyt rzadko podnoszona i propaganda proelektryczna jest bardzo niepokojąca
1058	Ludzi nie stać na lepsze samochody a powinni moc dojeżdżać do swoich domów lub do bliskich/znajomych. Jestem przeciwna ograniczeniu ludziom wolności.



l.p.	Treść opinii
1059	Ogromne ograniczenia dla mniej zamożnych mieszkańców stref, których nie będzie stać na wymianę auta na nowe. Docelowo to musi być bardzo nowe auto żeby móc z niego korzystać po 2032 roku a ostatnio ceny aut poszybowały w górę i będą tylko rosły po ostatniej decyzji UE o dążeniu do zakazu rejestrowania aut spalinowych. Kupno nowego auta to ogromny koszt, nawet pracujące i nieźle zarabiające osoby mają kłopot z takim wydatkiem. Kredyt czy raty nie są rozwiązaniem bo np. ma się już jeden kredyt na mieszkanie.
1060	Biedniejsi mieszkańcy nie będą mieli czym jeździć a nie zawsze można przesiąść się na MPK
1061	Wykluczenie komunikacyjne niektórych mieszkańców stref.
1062	<p>Wariant III wydaje się optymalny. Trzeba jednak dać mieszkańcom możliwość spokojnej wymiany samochodu, stąd wariant I odnośnie kryteriów wjazdu wydaje się najrozsądniejszy. Chodzi głównie o zameldowanych mieszkańców tejże strefy, którzy zarejestrowali auto w Zdium (da się wówczas zautomatyzować wyszukanie numeru i miejsca zameldowania). Pozostali kierowcy, mogliby mieć zastosowane kryterium II.</p> <p>Chodzi głównie o to, żeby nie wymuszać na mieszkańcach strefy zakupu nowego samochodu i pozbycia się obecnego. Istnieje ryzyko, że mieszkańcy będą parkować swoje auta (te które norm nie spełniają) poza strefą, więc będą to obszary intensywnie zastawione samochodami.</p>
1063	Stopniowe całkowite zniewolenie ludzi.
1064	Rozwarstwienie klas społecznych, biedniejszych nie stać na nowe auta, a tym bardziej na samochody elektryczne i koszty wymiany ogniw.



l.p.	Treść opinii
1065	Wykluczenie komunikacyjne osób których nie stać na nowe auto a pracują w centrum lub muszą przez centrum przejechać jadąc z jednego końca miasta na drugi
1066	niewyobrażalnie niesprawiedliwe traktowanie. pogłębienie wykluczenia transportowego. najbardziej dostaną biedni ludzie. nie rozumiem dlaczego mieszkańcy mają też sprzedawać swoje sprawne samochody, bo nie będą mogli wjechać do siebie do domu legalnie.
1067	Ograniczenie rozwoju w strefach .
1068	Problem w poruszaniu się po mieście, wyjazdom na zakupy, turystom odwiedzającym nasze miasto, pozbawi nas wolności zakazując posiadania samochodów, bo nie każdego stać na takie z salonu
1069	Nie widzę takich zagrożeń
1070	Brak miejsc parkingowych na ościennych osiedlach, brak możliwości przejazdu przez miasto dla części mieszkańców, a nawet zrobienia zakupów
1071	ograniczenie wolności
1072	Dla mnie jest to wielkie utrudnienie codziennego funkcjonowania. Mamy na osiedlu (Szczepin) wielu emerytów, których nie stać na wymianę auta na nowsze, z resztą nie tylko emerytów.
1073	Brak respektowania prawa.
1074	spowolnienie rozwoju miasta, utrudnienia komunikacyjne dla starszych osób i inwalidów, przyjezdnych do pracy, turystów, ogromne obciążenie i niewydolność komunikacji miejskiej, korki i brak miejsc parkingowych, zamknięcie się części sklepów, targowisk, i innych przedsiębiorstw, ponieważ ich klienci też jeżdżą samochodami. Kłopoty w warsztatach, sklepach z częściami, stacjach paliw. Utrata zysków miasta w turystyce. itp itd.



l.p.	Treść opinii
1075	Ludzi nie będzie stać na wymianę samochodów, „bo przecież z własnej woli nie jeżdżą starymi gratami.
1076	Zagrożenie widzę w tym, że kontrola przestrzegania tych wymogów może być nieskuteczna i plan będzie głównie na papierze.
1077	Wykluczenie biedniejszej części społeczeństwa z możliwości poruszania się po mieście samochodem, co przy wrocławskiej komunikacji może być wielkim problemem.
1078	tak, same zagrożenia powodujące kłopoty dla ludzi posiadających stare samochody. To najczęściej biedni i schorowani ludzie, którzy nie pozwolą sobie na zakup nowego.
1079	Zmuszenie właścicieli starszych aut do zakupu nowych - przykładowo, mój ford 1.6 z 2012 ma normę euro 5 i emisję CO2 100 g/km, a mercedes 2.2 E220d 4Matic 194KM AMG z 2023 produkuje 140 g/km i normę euro 6 - gdzie tu logika?
1080	Niewydolność komunikacyjna miasta. Brak możliwości dojazdu do szkoły i pracy, brak łatwej możliwości dostania się np. z południa miasta na plac Grunwaldzki lub Biskupin. Olbrzymie korki na drogach alternatywnych, na których nie będzie ograniczeń w poruszaniu się. Niewydolna i przeładowana komunikacja miejska, zwłaszcza w godzinach szczytu. Brak możliwości dojazdu na zajęcia dodatkowe które są w centrum miasta, dla małych dzieci, które same nie będą jeździć komunikacją miejską. Brak możliwości dojazdu do Galerii Handlowych np. Wroclavia, Galeria Dominikańska, Pasaż Gruwaldzki, gdzie często samochód jest niezbędny do transportu zakupów. Brak możliwości dojazdu do Dworca Głównego PKP i PKS aby np. zawieźć lub odebrać kogoś z bagażami. Mam taki rodzaj pracy, że wykorzystuję samochód do celów służbowych i muszę dojechać do klienta. Pracę miałbym w wariancie II i III w strefie ograniczonej. Nie byłoby możliwe świadczenie usług, gdybym nie mógł podjechać pod



l.p.	Treść opinii
	pracę samochodem, a następnie z pracy pojechać do klienta. Podziały społeczne - nie każdego będzie stać na zakup nowego, spełniającego normy samochodu.
1081	Wykluczenie komunikacyjne w centrum miasta osób mniej zamożnych, podczas gdy osoby bogate które stać na nowe auta będą mogły do centrum wjeżdżać. Wszyscy płacimy podatki i wszyscy kierowcy kupują paliwo w którym są opłaty drogowe, pomysł odciążenia od transportu własnego w centrum miasta części mieszkańców jest niedorzeczny. Dodatkowo, obecny sposób działania komunikacji miejskiej, daleki od satysfakcjonującego powinien być dla miasta pierwszym krokiem do ograniczania samochodów w mieście, jeśli komunikacja byłaby pewna i punktualna kierowcy sami by ją wybierali. Gdy zmusi się ludzi do korzystania z niej w obecnej formie jakoś świadczonych przez MPK usług będzie jeszcze niższa
1082	<ul style="list-style-type: none">• osoby biedniejsze nie mają jak dotrzeć do pewnych części Wrocławia• zwiększenie czasu dojazdu dla osób biedniejszych (muszą gdzieś indziej zostawić auto)• pretekst do dalszych ekologicznych restrykcji obniżających standard życia• eskalacja konfliktów między bogatymi i biednymi - bogaci będą jeździć coraz nowszymi samochodami wszędzie, biedniejsi będą mieli coraz starsze samochody i nie będą mogli nigdzie jeździć• polaryzacja społeczeństwa• samochody zużywają najmniej śladu węglowego - najwięcej zużywa jedzenie i ogrzewanie
1083	Ograniczanie wolności osobistej uboższych mieszkańców.
1084	brak zagrożeń
1085	Wkurwienie obywateli i narażanie na niepotrzebne koszty



l.p.	Treść opinii
1086	Konieczność wymiany aut na nowsze zmusi ludzi do poniesienia dodatkowych kosztów co przyczyni się do pogorszenia ich kondycji finansowej. Ludzie zmuszeni do wymiany auta na nowsze będą mieli mniej pieniędzy które mogliby przeznaczyć na inne cele takie jak edukacja własna czy swoich dzieci. Środki przeznaczone na nowsze auta mogłyby być zainwestowane np. w modernizację nieruchomości, w tym zastąpienie źródeł ciepła na bardziej ekologiczne, czy termomodernizację budynków.
1087	Paraliż południowych dzielnic. Trasa W-Z może zniknąć, ale wymaga alternatywy - zbyt ważna ulica w mieście.
1088	Znacząco utrudniona komunikacja w mieście
1089	Ograniczenia, a nawet zakaz w poruszaniu się prywatnym samochodem spalinowym niespełniającym warunków projektu.
1090	Ogromne zakorkowanie miasta, dyskryminacja osób mniej zamożnych, ograniczanie swobód obywatelskich
1091	Wykluczenie społeczne i ekonomiczne, izolacja, kategoryzacja społeczeństwa, brak możliwości swobodnego przemieszczania się, zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców, przepelniona, zdewastowana, jeszcze bardziej niewydolna komunikacja, utrudnienia w dojazdach do pracy/szkoły/rodziny, spadek jakości życia
1092	ograniczenie mobilności
1093	Nie widzę żadnych poza płaczami w internecie
1094	Tramwaje zróbcie a nie się pierdołami zajmujecie
1095	Niekonstytucyjność, zmniejszenie mobilności mieszkańców, wykluczenie komunikacyjne. Brak możliwości indywidualnego dojazdu do pracy, szkoły, lekarza.
1096	Wykluczenie transportowe, brak możliwości spranego poruszania się po mieście i okolicy.



l.p.	Treść opinii
1097	<p>Przy braku południowo-wschodniego odcinka obwodnicy lub jej alternatywy (tzw. "Aleja Wielkiej Wyspy" takową oczywiście nie jest, jako droga jednopasmowa) przejazd ze wschodu miasta (lub okolic) na autostrady staje się karykaturalnie utrudniony.</p> <p>Komunikacja zbiorowa w wielu częściach miasta (np. Swojczyce) nie jest na tyle rozwinięta, żeby udźwignąć taki pomysł bez znaczącej szkody dla mieszkańców w przypadku wariantów 2 i 3. Ponadto kompletny brak infrastruktury typu park&ride uniemożliwia łatwą przesiadkę do komunikacji zbiorowej na granicach proponowanych stref. Z drugiej strony nie widzę gdzie takie miejsca miałyby powstać na - już i tak gęsto zabudowanym - Biskupinie czy Sępolnie.</p>
1098	<p>Ograniczenie możliwości przemieszczania się mieszkańców własnym środkiem transportu. Zależność od awaryjnej komunikacji miejskiej dużo gorszej niż w innych dużych miastach. Nie każdy ma ochotę, czas i możliwości jazdy rowerem, mój z racji rodziny, wieku czy zdrowia.</p>
1099	<p>Wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów do centrów miast nie rozwiąże problemu zanieczyszczenia powietrza, natomiast przeniesie problem w przemieszczaniu w inne miejsce.</p> <p>Co z osobami starszymi i niepełnosprawnymi..</p>
1100	<p>Opór ludzi przed zmianami</p>
1101	<p>Dyskryminacja posiadaczy starszych samochodów, których w mieście jest sporo. Nie każdego stać na auto spełniające kryteria. Duże obciążenie miejsc parkingowych poza strefa, oraz zwiększone natężenie ruchu.</p>
1102	<p>Jest to ewidentne ograniczenie wolności obywatelskich, prawa do swobodnego przemieszczania się. Dodatkowo spowoduje to konieczność pozostawiania aut poza strefami, czyli zwiększonego obłożenia parkingów.</p>



l.p.	Treść opinii
1103	<ol style="list-style-type: none">1. Dyskryminujące wobec biedniejszej części populacji.2. zbyt mało ambitny, zatrzymanie się w półśrodku, które nikogo nie zadowoli. Powinien być całkowity zakaz wszystkich aut w strefie I, a SCT na cały Wrocław3. Już teraz SM nie daje sobie rady ze sprawdzaniem źle zaparkowanych aut nawet w ścisłym centrum4. niska akceptacja społeczna
1104	Zbyt szybkie wprowadzanie kolejnych etapów, bez sprawdzenia efektywności poprzednich.
1105	Większe rozwarstwienie społeczne
1106	Dzielenie ludzi na lepszych (bogatszych) i gorszych (biedniejszych)
1107	opisałem to w poprzednim punkcie
1108	Ograniczenie wolności mieszkańcom, dyskryminacja osób mieszkających w strefach objętych restrykcjami, zubożenie ich poprzez system kar i podatków od używania samochodów spalinowych, pozbawienie ich mobilności, utrudnianie i uniemożliwanie prowadzenia działalności gospodarczej w strefach objętych restrykcjami.
1109	zagrożenia - przy wąskiej strefie - parkowanie samochodów w ościennych osiedlach
1110	Brak rozbudowanych parkingów przed wjazdami do stref. Sami mieszkańcy może jakoś sobie z tym poradzą, ale turyści będą parkować gdzie tylko się da. Czy przy tworzeniu Strefy Czystego Transportu przewidziane są budowy parkingów typu park and ride?
1111	Wrocław stanie się miastem w którym nie można żyć



l.p.	Treść opinii
1112	<p>Osoby biedniejsze, które nie będą mogły pozwolić sobie na nowszy samochód zostaną wykluczone komunikacyjnie, ponieważ miasto nie oferuje sprawnie działającej komunikacji miejskiej (zwłaszcza jeżeli mówimy o dojeździe do centrum z obrzeży), parkingów P&R (umówmy się, że obecne parkingi nie spełniają swojej roli i w większości stoją puste, jak np. P&R na Księżu) oraz kolei aglomeracyjnej (pieniądze wydane na "raport ekspertów" mogły zostać zainwestowane na wspólny bilet KD+MPK, o historii którego można już pisać felietony. Podsumowując, strefa czystego transportu to nic więcej, jak podatek od biedy.</p>
1113	<p>ważne, żeby zmiany były odpowiednio wcześniej zakomunikowane tak aby mieszkańcy strefy mieli szansę zmienić auta. Ponadto powinny być łagodniejsze restrykcje odnośnie wieku w wypadku aut hybrydowych, bo generują one mniej hałasu i smrodu. Ponadto powinno się kłaść dużo większy nacisk na zanieczyszczenie hałasem. Temat ten zdaje się być zupełnie pomijany a latem można dostać szalu od np motocyklistów/ skuterów. Dla przykładu pizzera dominium na promenadach wrocławskich - dostawcy non stop hałasują na osiedlu wyjeżdżając z niej z zamówieniami na potwornie hałasujących motorynkach. Strefa powinna nakładać ograniczenia nie tylko na samochody ale na wszystkie pojazdy spalinowe i powinna nakładać także ograniczenia na normy hałasu od którego ciężko uciec.</p>
1114	<p>Ograniczona mobilność. Już dziś nie każdego stać na nowsze auto.</p>
1115	<p>Duże</p>
1116	<p>Będzie ciężko przemieszczać się przez centrum miasta. Jestem przeciwny</p>
1117	<p>Zasadniczo nie widzę takich zagrożeń. Jedyne zagrożenie to czy będzie efektywnie przestrzegana.</p>



l.p.	Treść opinii
1118	Paraliż komunikacyjny. Systematyczne spóźnienia do pracy przez połowę mieszkańców. Dla drugiej połowy komunikacja nie dojeżdża pod fabrykę
1119	Zagrożenie w postaci ograniczenia swobód obywatelskich. Nie ma przyzwolenia na takie bezsensowne zmiany
1120	Ograniczenia w poruszaniu się i wykluczenie wielu osób
1121	Przy wyborze Wariantu II oraz opcji zrównoważonej zbyt małe tempo zmian. Tak duża ilość zanieczyszczeń pochodzących z samochodów, które do obszaru SCT przyjeżdżają tylko do pracy/szkoły jest uciążliwa dla osób, które faktycznie mieszkają w SCT. Problemem będzie również zbyt mała liczba miejsc parkingowych w obszarze graniczącym ze strefa II od południa. Już teraz zaparkowanie w okolicach Dworca Głównego graniczy z cudem. Granica obszaru strefy III daje dużo więcej opcji rozwiązań tej kwestii.
1122	Parkowanie aut niemogących wjechać do strefy w mieście poza nią, korki omijające strefę
1123	zbyt szybkie zaostżanie norm, ludzie o niższych dochodach powinni mieć możliwość zakupów tańszych samochodów (benzynowych) zamiast Diesli strefy powinny przede wszystkim wykluczyć samochody z silnikiem diesla ja od 2025 roku proponowałbym wprowadzenie zakazu wjazdu dla samochodów na ON od Euro 5 (2010) i na PB od Euro 3(2000) wtedy znacznie zostaną ograniczone zanieczyszczenia i również mieszkańcy będą mieli dostęp do tańszych samochodów.
1124	Zagrożenie dla osób , które zagłosują „ za„ . Istnieje poważna obawa, że ludzie stracą cierpliwość i nakopią im do dupy .



l.p.	Treść opinii
1125	<p>zagrożenia:</p> <ol style="list-style-type: none">1. wykluczenia osób gorzej uposażonych (używających starszych pojazdów) ze wszystkich aspektów życia, wymagających używania lub jednorazowego użycia tychże pojazdów.2. Wadliwa kwalifikacja pojazdów mogących wjeżdżać do stref (na podstawie jedynie roku prod. i rodzaju paliwa). Chodzi przecież o spełnianie kolejnych norm emisji spalin - należy więc wypracować mechanizm weryfikacji dla każdego pojazdu. Wiadomo przecież, że duża część nowych samochodów nie spełnia żadnych norm, ponieważ mają usunięte filtry, katalizatory itp.3. Brak informacji na temat ewentualnego okresu przejściowego dla mieszkańców ewentualnych stref. Może warto stworzyć im dłuższy margines czasowy umożliwiający zaplanowanie wymiany starszego pojazdu ?
1126	ograniczenie komunikacyjne; ograniczenie wolności
1127	<p>Zagrożeń jest mnóstwo. Po pierwsze paraliż miasta, już dzisiaj komunikacja miejska jest w opłakanym stanie. Rzadko jeżdżące tramwaje i autobusy mało linii itp. Brak metra. Wykluczenie społeczne mieszkańców, których nie stać na samochody elektryczne. Jesteśmy dużo biedniejszym społeczeństwem niż te zachodnie mało tego mamy szalejącą inflację. Spadek atrakcyjności miast w oczach społeczności napływowej wywołany ogromnymi problemami w poruszaniu się po mieście. Miasto obecnie ledwie dyszy zwłaszcza przez genialne pomysły zwążania dróg bez alternatyw.</p>
1128	<p>Ludzie, którzy posiadają samochód i jest im on niezbędny w życiu codziennym zostaną pozbawieni możliwości choćby zarobkowych. Najpierw może zacznijmy od stworzenia możliwości szybkiego poruszania się po mieście alternatywnymi środkami transportu, bo</p>



l.p.	Treść opinii
	ceny pojazdów spełniających podane kryteria uniemożliwiają ich zakup przez przynajmniej połowę mieszkańców tego miasta.
1129	Dużo trudniejszy dostęp do obszarów objętych strefą, uprzywilejowanie bogatszych osób oraz pominięcie możliwości osób mniej zamożnych, zwiększone obciążenie komunikacji miejskiej która i tak w niektórych przedziałach godzinowych jest bardzo obłożona, brak realnej szansy na poprawę ekologicznych aspektów życia.
1130	Wykluczenie biedniejszych mieszkańców, których nie stać na nowe samochody.
1131	Wprowadzenie strefy ograniczy jedynie mniej zamożnych mieszkańców, których nie stać na zakup nowego samochodu. Abonament to tylko dodatkowy koszt. W obszarze starego miasta powinien obowiązywać całkowity zakaz wjazdu samochodem - z wyjątkiem zaopatrzenia, komunikacji publicznej etc.
1132	Jest to tworzenie getta i zamach na wolność każdego mieszkańca Wrocławia!
1133	Ograniczenie mobilności. Zakorkowane alternatywne drogi dojazdu
1134	Generalnie - jeżeli strefa będzie duża, tak jak wariant II i III może dość do paradoksalnie pogorszenia jakości powietrza w mieście. Część aut będzie nadkładała drogi a co za tym idzie - wyemituje więcej spalin niż miałyby to miejsce gdyby strefy nie było. Powinniśmy iść raczej w kierunku "ściśle centrum, boczne uliczki jako strefy bez aut" ale jednocześnie gdzieś pozwolić tym autom przejechać. Pamiętajmy że Wrocław w chwili obecnej ma strukturę gwiazdy - wszystkie drogi pozwalające przejechać ze wschodu na południe prowadzą przez centrum.
1135	Chaos komunikacyjny i organizacyjny, problemy właścicieli garaży w strefie SCT, wzrost kosztów dla kierowców sprawnych ale starszych aut który nie planują ich zmiany.



l.p.	Treść opinii
1136	Wymuszenie na mieszkańcach korzystania z niewydolnej i wadliwej komunikacji zbiorowej, upadek wielu działalności gospodarczych ze względu na brak transportu - nie każdego stać na nowe auto. Paraliż komunikacyjny.
1137	Będą problemy z kontrolami " w ruchu". Takie kontrole będą mało skuteczne i będą blokowały płynność ruchu. Większe korki to więcej spalin. Efekt zdecydowanie odwrotny od zamierzonego.
1138	Widzę zagrożenie kolejnym zamordyzmem. Tylko zakazy, nakazy od marionetek globalistów. To utrudni po prostu codzienne życie mieszkańców.
1139	Zdecydowana większość samochodów nie będzie mogła poruszać się w wyznaczonych strefach. ludzie mieszkający tam od lat, których raczej nie stać na nowy w samochód, będą musieli w 2 lata(!!!) Zupełnie zmienić swoje planh
1140	Zajmowanie darmowych miejsc parkingowych w ościennych strefach darmowych. Znaczne utrudnienie transportu dla ludzi którzy z przyczyn zdrowotnych lub zawodowych nie są w stanie się przesiąść na rower czy środki transportu publicznego
1141	Wystarczy się przejechać i zobaczyć po miejscach postojowych jakie auta stoją i mamy odp.ze ludzi nie stać na nowsze auta na przeciętny rower
1142	Ograniczenie możliwości transportu do i po strefie. Irytacja mieszkańców i przyjezdnych. Wykorzystywanie sytuacji przez rządzących do promocji i podnoszenia cen nieefektywnych form transportu. Pomimo korków samochód dalej jest najlepszą opcją we Wrocławiu do przemieszczania się.
1143	Place podatki a nie będę mógł korzystać z mojego miasta
1144	Ograniczenia w swobodzie poruszania się, w swobodzie doborów środków komunikacji



l.p.	Treść opinii
1145	<p>A. Ograniczenie mieszkańcom możliwości swobodnego poruszania się samochodami w centrum miasta, co samo w sobie jest rzeczą moralnie naganną. Ludzie nie są własnością władz publicznych i organizacji pozarządowych, aby te na podstawie wątpliwych przesłanek miały bawić się w zarządzanie ich zachowaniami i wyborami konsumenckimi.</p> <p>B. duże obciążenie finansowe dla części mieszkańców, zmuszonych de facto do wymiany swoich pojazdów.</p> <p>C. rosnący wpływ radykalnych organizacji ekologicznych na życie publiczne,</p> <p>D. wstęp do dalszych ograniczeń praw i wolności mieszkańców - wysokie ryzyko pojawienia się kolejnych, coraz bardziej radykalnych żądań.</p>
1146	Ograniczenie mobilności mieszkańców i dostępności usług zlokalizowanych niemal wyłącznie w centrum.
1147	Odcięcie mieszkańców od możliwości dojazdu do domu. Odciągnięcie uwagi od rzeczywistego problemu, jakim są piecie i palenie byle czym.
1148	Żadne to jest o kant dupy rozbić 70% aut we wro są spalinowe i euro 3-4 XD
1149	Wykluczenie komunikacyjne znacznej części mieszkańców, wzrost zanieczyszczenia powietrza poza strefą, paraliż komunikacyjny, obniżenie atrakcyjności miasta dla turystów i potencjalnych osadników oraz inwestorów.
1150	Stworzone zostaną getta
1151	Wykluczenie komunikacyjne ubogiego społeczeństwa polskiego. W Niemczech w SCT dopuszczone do ruchu są pojazdy spełniające normę EURO 1 (od 1993 roku) a także obejmują mniejszy obszar.
1152	Ograniczenia wolności.



I.p.	Treść opinii
1153	Wprowadzenie strefy stanowiłoby ograniczenie wolności.
1154	Polaków nie stać na takie ograniczenia. Jako społeczeństwo, nie stać Nas na ekologię, gdzie wielkie mocarstwa generujące ogromne zanieczyszczenia, nic sobie z tego nie robią
1155	Podział na lepszy i gorszy Wrocław. Tworzenie czystszej, spokojniejszej enklawy w środku i na wschodzie miasta i głośniejszej, zakopconej północy i zachodu Wrocławia
1156	Nie widzę zagrożeń.
1157	Ograniczenie mobilności mieszkańców
1158	Wykluczenie społeczne mniej zamożnych mieszkańców miasta. Podział na lepszych - bogatszych mieszczan i mieszkańców drugiej kategorii, uboższych, których nie stać na drogie samochody. Pogłębiające się nierówności mogą w przyszłości powodować niepokoje społeczne Przenoszenie usług na obrzeża miasta np. przychodni lekarskich, których jest dość sporo w centrum; obiektów gastronomicznych, hal sportowych i widowiskowych
1159	Zróbmy przed tymi stratami duże parkingi a dalej dojeżdżamy np na rowerach
1160	Wyludnianie się centrum miasta oraz problemy finansowe biznesów znajdujących się strefie.
1161	Żadne
1162	Wykluczenie komunikacyjne przynajmniej 70% populacji miasta, oszustwa związane z zakupem "lewych" upoważnień, oznaczeń kategorii emisyjności
1163	Bezsensowną konsumpcję i zmuszanie obywateli do przesiadki w nowsze samochody.



l.p.	Treść opinii
1164	Największym zagrożeniem jest dyskryminacja mieszkańców jak i gości. Jeśli auto jest dopuszczone do ruchu to dlaczego nie ma prawa korzystać z dróg? Chyba Wrocław chce być miastem spotkań a nie miastem wrogim i niedostępnym?
1165	Nie ma żadnych zagrożeń, bo te strefy nie powstaną, dokładnie tak, jak nie spełniły żadnych funkcji, prócz fiskalnych strefy w Niemczech, czy w innych demoludach UE. Do tej strefy można wjechać i wyjechać bez odpowiednich plaketek, nikt już tego nie kontroluje i nikt tego nie nadzoruje. Bzdury i brednie komunistycznych władz UE. Matka Ziemia sama się oczyszcza i nie trzeba jej pomagać, żeby rozpuściła to, co ludzkość wymyśla i produkuje. Tak jest od tysięcy lat. Jakby tak nie było, to byśmy brnęli po kolana w sadzy z pieców z poprzednich wieków...
1166	Brak możliwości dojazdu do pracy, komunikacja tragedia. Nie stać mnie na nowe auto
1167	Za wyjątkiem Starego Miasta zaproponowane osiedla są zamieszkałe raczej przez osoby mniej zamożne, które zostałyby zmuszone do pozbycia się samochodów.
1168	Trudności z poruszaniem się po mieście - pomysł nie został przemyślany, mieszkańców Starego Miasta autorzy projektu po prostu uprzejmie informują, że co by nie zrobili i tak będą w strefie - oczywiście wszystko dla ich dobra. Problemem będzie dojazd do pracy w strefach, do lekarza, do szpitala. Młodzi zaczną uciekać z takiego miasta. Ci co będą musieli pozostać, będą czuli się jak w więzieniu
1169	Brak możliwości wjazdu prywatnym samochodem, a więc dojazdu do lekarza, do sklepu, do pracy, ograniczenie przemieszczania się ludności do pewnych obszarów - to mi getto przypomina za przeproszeniem



l.p.	Treść opinii
1170	Wykluczenie komunikacyjne osób niektórych mieszkańców. Brak wyłączenia samochodów zabytkowych z ograniczeń, które mają znikomy wpływ na jakość powietrza w skali miasta.
1171	W centrum miasta gdzie najwięcej budynków należy do miasta i z tego powodu najwięcej jest najbiedniejszych mieszkancow w mieszkaniach komunalnych ktorzy poruszaja sie najstarszymi samochodami
1172	Opory ze strony społeczeństwa i próby zasłaniania się konstytucją i prawami własności.
1173	Ograniczenie swobod i wolności obywatelskich
1174	Wykluczenie właścicieli starszych samochodów. Problemy komunikacyjne dla osób starszych, które będą musiały zrezygnować z transportu samochodowego, w tym mieszkańców Wrocławia którzy chcą dojechać do lekarza.
1175	1. Pozbawienie ludzi mniej zamożnych z możliwości rozwoju. 2. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego samochodami, które będą częściej wymieniane jak również silnikami elektrycznymi, które są nieużytkowane, mają krótką żywotność oraz stanowią zagrożenie życia ludzkiego w przypadku pożaru.
1176	brak możliwości przejechania przez strefy jednym środkiem transportu, brak parkingów przed strefami, wykluczenie społeczne, nakaz zmiany środka transportu brak dofinansowania do zmiany środka transportu. Brak biletu zintegrowanego MPK, PKP, to co proponuje Wrocław to kpina.



l.p.	Treść opinii
1177	<p>Wykluczenie transportowe wielu ludzi. Działanie władz miasta na niekorzyść mieszkańców. Prowadzenie do zubożenia ludzi poprzez przymus zakupu i wymiany samochodów. Nierówne traktowanie ludzi z uwagi na ich status majątkowy. Błędne myślenie, że za stan powietrza w mieście odpowiadają głównie samochody, podczas gdy zła jakość powietrza jest w okresie zimowym, a więc kiedy ludzie palą niedozwolonymi rzeczami w piecach. Naruszenie swobód obywatelskich, poprzez wprowadzanie zakazów korzystania z samochodów dla części lojalnej społeczności, podczas gdyby bardziej zamożniejsza grupa ludzi będzie mogła korzystać z samochodów bez ograniczeń. Objęcie zakazem osób zameldowanych we Wrocławiu i wymuszenie na nich zakupu nowszych samochodów, bez uwzględnienia faktu, odprowadzania podatków we Wrocławiu i utrzymywanie z nich miasta. Zagrożenie wyeliminowania w najbliższych wyborach samorządowych wszystkich decydentów, którzy działają przeciw interesowi mieszkańców i rodowitych Wrocławian.</p>
1178	Jestem za wprowadzeniem wariantu 0 - żadnych zmian!
1179	Że nie wpłynie realnie na poprawę jakości powietrza, poziomu hałasu czy zmniejszenia natężenia ruchu, gdyż jest zbyt zachowawcza.
1180	<ul style="list-style-type: none">- Wrocław przestanie się dynamicznie rozwijać (dzięki napływowi młodych ludzi), a stanie się "starym", skostniałym miastem dla zamożnych. Młodzi ludzie, drivujący innowacje przemigrują do innych lub mniejszych miast.- Komunikacja miejska nie jest na tyle sprawna i pojemna, żeby zaspokoić potrzeby ludzi- Dla was zagrożeniem jest to, że wprowadzenie zakazów i ograniczeń przy jednoczesnym niedorozwoju/niedopojemności komunikacji zbiorowej spowoduje, że nie zostaniecie wybrani na kolejną kadencję...



I.p.	Treść opinii
1181	Wykluczenie części mieszkańców Wrocławia
1182	brak możliwości użytkowania samochodów, przeniesienie się ruchu na obszary nie objęte strefą jak również zwiększenie ruchu na mniejszych ulicach przez to
1183	Ograniczenie wolności społecznej
1184	Samochody nadal będą, korki również.
1185	Brak dostępu dla osób o ograniczonej mobilności bez orzeczenia o niepełnosprawności
1186	Starsze samochody mogą objeżdżać strefę dookoła, a ponieważ strefy są bardzo małe, to takie objeżdżanie i tak będzie miało wpływ na powietrze w centrum.
1187	Utrudniony dostęp do opieki medycznej, brak możliwości zrobienia zakupów w wybranych sklepach
1188	Nie wyrażam zgody na wprowadzenie SCT. Dyskryminacja pod tym względem jest niedopuszczalna i spotka się z pozwem sądowym. Szczurami się zajmijcie
1189	Wykluczenie komunikacyjne. Upadek firm w strefie. Drożyzną. Zapaść gospodarczą miasta.
1190	Ograniczenie praw obywatelskich.
1191	Olbrzymie koszty społeczne, brak alternatywy w postaci wydajnej komunikacji
1192	Zagrożenia są następujące - ludzie z biedniejszych rodzin będą musieli pozbyć się starych samochodów, bo nie będą mogli wjeżdżać w te okolice. Ludzie z klasy średniej będą musieli płacić dodatkowo za wjazd do centrum, co odczuwają, a bogaci nawet się tym nie przejmą. Powstanie jeszcze dodatkowe kolejne rozwarstwienie społeczne, na elity mogące jeździć samochodami i biednych, zmuszanych do komunikacji zbiorowej.



l.p.	Treść opinii
1193	Wykluczenie komunikacyjne wielu osób, których nie stać na nowszy samochód. W centrum mieszka wiele starszych osób, które potrzebują samochodu do poruszania się po mieście
1194	Wykluczenie transportowe mieszkańców miasta
1195	Wykluczenie mieszkańców których nie stać z powodów ekonomicznych do zmiany auta a pracują daleko.
1196	brak zagrożeń
1197	Wykluczenie pewnych grup ludzi. Wzrost dyskryminacji ekonomicznej.
1198	Ograniczenie dostępu do obiektów zlokalizowanych w strefie. Zwiększenie zagrożenia pożarowego w strefie ze względu na skupienie na małym obszarze samochodów elektrycznych.
1199	Wykluczenie biedniejszej części społeczności. Jednak często stare samochody strasznie kopcą i brak pieniędzy nie jest usprawiedliwieniem, można zrezygnować z codziennego dojeżdżania samochodem, a w sytuacjach awaryjnych wynająć samochód na minuty.
1200	Za mały wpływ na czystość powietrza.
1201	Jestem zdecydowanie przeciw wprowadzaniu stref wykluczenia SCT, już w chwili obecnej przy drożym paliwie przyjazd, czy przejazd przez ten obszar związany jest z koniecznością, a nie fanaberią tam pobytu, związane to jest z miejscem zatrudnienia i odległością od miejsca zamieszkania (ponad 10km, słaba komunikacja zbiorowa), przejazdem do strefy, czy na drugi koniec miasta w celach związanych z wykonywanym zawodem. Do tego dochodzi również nasz wiek, trudności w poruszaniu się (choroby wieku), a pracować trzeba. Wprowadzenie strefy nie ograniczy, ale wykluczy i narazi na większe koszty dostępność do infrastruktury miasta. Jak miałyby wyglądać



l.p.	Treść opinii
	<p>przejazd 4 osobowej rodziny do rodziny na Biskupinie z zachodniej części miasta, obwodnicą!? A jaki jest koszt komunikacją miejską ok. 50,- złotych za same przejazdy?! Zakup nowego auta, nie mówiąc już o elektrycznym to nieosiągalny wydatek, nawet poseł Gdula to potwierdził ostatnio w wywiadzie. Auta używane są coraz droższe, a elektryczne dodatkowo bardzo niepewne, bo wymiana zepsutej lub zużytej baterii to koszt większy niż nowego auta! Doświadczenia z niemieckich miast pokazują brak efektów wprowadzania takich stref, miasta likwidują strefy SCT. Wiele instytucji medycznych umiejscowionych jest w przyszłej strefie SCT, zatem pozbawi się dostępu do nich ludzi ich najbardziej potrzebujących, starych i schorowanych. Jazda komunikacją to gehenna, drożyzna, tłok, smród i przez brak wychowania i znieczulicę brak miejsca by usiąść (może miasto miast strefami SCT zajmie się wychowywaniem młodych mieszkańców, by siedząc wygodnie w tramwaju zauważyli z nad ekranów telefonów, stojących obok starców, czy objuczone dziećmi i zakupami kobiety...!)</p>
1202	Ograniczenie swobody, trudności w poruszaniu się po mieście
1203	Duży opór właścicieli starszych pojazdów zamieszkujących strefę - konieczność sprzedaży samochodu poniżej jego wartości, np. na złom.
1204	<p>Zaproponowane warianty abstrahują od istniejącej sieci drogowej. Kryterium "czytelność" jest istotne, ale moim zdaniem nie tak istotne jak spójność sieci drogowej dla samochodów wyłączonych ze strefy (samochody nie będą zawracać przed samym mostem). Wariant 1 nic by nie zmienił, jedynie przesunął emisje troszeczkę dalej od centrum. Warianty 2 i 3 również są w mojej ocenie zbyt zachowawcze. Obawiam się pogorszenie się warunków smogowych wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej, czy nieznaczącej poprawy na osiedlach peryferyjnych jak Zakrzów. Uważam, że w strefie powinny znaleźć się wszystkie</p>



l.p.	Treść opinii
	<p>osiedla położone wewnątrz obwodnicy autostradowej (poza wybranymi dojazdami do parkingów park and ride) - to również byłoby czytelne, uniknęlibyśmy sytuacji, że np. place budowy poza centrum są obsługiwane przez stare ciężarówki. A wszyscy mieszkańcy Wrocławia zasługują na czyste powietrze, nie tylko mieszkańcy centrum!</p> <p>PS. zanieczyszczone powietrze, szczególnie zimą, to dla mnie jeden z najważniejszych czynników obniżający jakość życia we Wrocławiu. Rozwiążmy ten problem porządnie, a nie tylko w centrum.</p>
1205	Nie widzę żadnych
1206	Zagrożeń nie widzę, widzę same plusy.
1207	Zagrożeń nie ma. Poza tym, że strefa jest zdecydowanie za mała.
1208	Ograniczenia w parkowaniu i przemieszczaniu się
1209	Brak możliwości dojazdu do własnej nieruchomości w centrum.
1210	Spadek odwiedzin centrum przez ludzi
1211	Bez poprawy jakości transportu publicznego, zagrożeniem jest wykluczenie z możliwości swobodnego poruszania się po mieście tych, których nie stać na nowszy samochód i nie mogą się wspinać po wspaniałych schodach "nowoczesnych" moderusów.
1212	Brak
1213	Pozbawienie ludzi możliwości decydowania oraz narzucanie na nich dodatkowych kosztów
1214	Zablokowanie możliwości dojazdu samochodami osób biedniejszych, których nie stać na wymianę samochodu na nowszy. Likwidacje sklepów, lokali gastronomicznych i usługowych w wyznaczonych strefach poprzez zmniejszoną ilość klientów.
1215	Brak.



l.p.	Treść opinii
1216	Ograniczenie praw mieszkańców
1217	Największym zagrożeniem będzie zbyt duża liczba samochodów, które uzyskają zgodę na wjazd do SCT a także trudności z egzekucją wprowadzanych przepisów.
1218	Korki, więcej zanieczyszczeń poza strefą. Badania są na zlecenie osób, które promują samochody elektryczne - czyli nie są bezstronne.
1219	Żadnych. Jedynie larum lobby samochodowego, konfederacji, która powtarza narrację Putina ws. SCT - ważne, żeby miasto umiało walczyć z tą dezinformacją i wyjaśnić mieszkańcom jakie są korzyści z SCT
1220	Problemy z dojazdem do pracy, szkoły i miejsca zamieszkania.
1221	Podstawowym zagrożeniem jest uniemożliwienie wjazdu do centrum Wrocławia użytkownikom starszych pojazdów, którzy nie mogą zmienić środka transportu na np. komunikację zbiorową, a których nie stać również na zakup nowszego samochodu. Mam na myśli np. osoby prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą w zakresie usług serwisowo-remontowych. Osoby takie często poruszają się samochodami dostawczymi do 3,5t z silnikami diesla. Nie jest możliwa w takim przypadku zmiana środka transportu na komunikację zbiorową ze względu na konieczność przewożenia narzędzi oraz materiałów. Zakup nowszego samochodu również znajduje się często poza zasięgiem finansowym takich osób. Wprowadzenie restrykcyjnych zasad wjazdu starszych samochodów do centrum Wrocławia naraża mieszkańców miasta na zmniejszenie dostępu do wielu usług, zmniejszenie konkurencji i wzrost cen w zakresie usług remontowo-budowlanych. Jednocześnie może to doprowadzić do zamknięcia się wielu jednoosobowych działalności gospodarczych, wzrost bezrobocia i spowolnienia gospodarczego w regionie,



l.p.	Treść opinii
	ponieważ Wrocław jako miasto o dużej gęstości zaludnienia "daje pracę" osobom i firmom w promieniu kilkudziesięciu kilometrów.
1222	Duży wydatek dla osób, które mieszkają w strefie, a może nie być ich stać na wymianę samochodu. Omijanie ograniczeń przez montowanie "zabytkowych tablic". Wzrost zanieczyszczeń w innych częściach miasta.
1223	Brak możliwości wjechania
1224	Zagrożenie dla najbiedniejszych
1225	Niezadowolenie przysłowiowych Januszy w Passacie TDI '98 (do zignorowania), ew. wykluczenie z dostępu do centrum najmniej zamożnych ludzi (zapewne dotyczyć może skrajnie małego odsetka mieszkańców, których należałoby przekonać do komunikacji miejskiej)
1226	Dyskryminacja obywateli. Strefa czystego transportu jest lobbowana przez korporacje stojące za elektromonilnością.
1227	Kompletny paraliż i tak niewydolnej komunikacji miejskiej
1228	Ludzi w Polsce nie stać na nowe samochody, plany są nierealne
1229	Brak swobody przemieszczania się, odpływ klientów i kapitału.
1230	Wykluczenie części mieszkańców.
1231	strefa pozostanie na papierze - przepisy nie będą przestrzegane lub będzie mnóstwo wyjątków



I.p.	Treść opinii
1232	<p>Wprowadzanie czegoś takiego po STRONNICZYCH badaniach to jest jakaś kpina z mieszkańców, zachód odchodzi od tego pomysłu a wy się w to pchacie z klapkami na oczach, bo wam posmarowały odpowiednie środowiska którym się to opłaca. Zanieczyszczenia z samochodów to może 10% całych zanieczyszczeń powietrza w mieście, a wy się tego uczepliście i podchodzicie do tego od dupy strony. Zamiast poprawić transport publiczny i naturalnie przenieść na niego ruch, to zamiast tego wprowadzacie jakieś zakazy które mają jedynie na celu dojechać mieszkańców, bo z czystym powietrzem nie ma to nic wspólnego. Rok 2020 pokazał, że ruch samochodów ma znikome znaczenie w zanieczyszczeniach w mieście. Ale lepiej powoływać się na kupione badania i wprowadzać siłą swoją ideologię. Nie podoba mi się to, że nie będę mógł jeździć po swoim mieście samochodem jakim mam ochotę. I nie podoba mi się to że w zaznaczonych obszarach są główne drogi tranzytowe między stronami miasta. Wiecie co by miało faktycznie wpływ na zanieczyszczenia powietrza spowodowane samochodami? Ogarnięcie KURWA wreszcie systemu świateł, tak żeby Wrocław nie był najbardziej zakorkowanym miastem w polsce, to miałoby realny wpływ na zanieczyszczenia, a nie jakiś bzdurny zakaz żeby tylko mieszkańcom zrobić na złość.</p>
1233	<p>Ograniczenie wolności poruszania się po swoim mieście samochodem jakim się chce (dla sporej ilości osób jedynym jaki się ma). Brak kurwa możliwości przejechania z południa na wschód. Z resztą z południa na północ też mocno ograniczone. Jak już chcemy wierzyć w te stronnicze badania, to w jaki niby sposób miałyby pomóc powietrzu jazda na około żeby przejechać z powstańców śląskich na psie pole/zakrzów? Jesteście kurwa normalni? I dlaczego te strefy są wyznaczone wzdłuż linii kolejowych, a nie głównych dróg którymi się</p>



I.p.	Treść opinii
	jeździ, to wygląda jakby przedszkolak w paincie wybrał kolorowanie obszaru i losowo poklikał.
1234	Brak możliwości korzystania z własnego auta, problemy z dotarciem do szkoły, przedszkola, lekarzy
1235	Nasilenie problemów komunikacyjnych. Wykluczenie społeczne mieszkańców nie mających środków na nowe pojazdy.
1236	konieczność zwiększenia dostępności komunikacji publicznej i związane z tym koszty.
1237	Te obszary będą się wyludniać. Będą się tworzyć getta biedoty.
1238	Przez brak sprawnej komunikacji wprowadzenie strefy czystego transportu może spowodować wykluczenie komunikacyjne wielu osób.
1239	Korki i utrudnienia w ruchu! Jak zawsze to samo...
1240	Ze nie każdego będzie stać na wymianę samochodu. Przydały by się jakieś benefity komunikacyjne w tym obszarze.
1241	Wykluczenie części mieszkańców, przedsiębiorców, kolejne betonowe parkingi zamiast zieleni, zmuszenie do transportu masowego tych, którzy nie uznają takiej komunikacji ze względów, np. zdrowotnych.
1242	Trudności z dojazdem do pracy
1243	Protesty mieszkancow tej strefy posiadajacych stare samochody
1244	Brak możliwości komunikacji, która jest i tak coraz gorsza.
1245	Zbyt mała strefa w stosunku do potrzeb. Wariant nr 1 w ogóle nie przyniesie żadnego skutku, a nr 2 ograniczone.
1246	Ograniczenia w prowadzeniu firmy i świadczeniu moich usług w proponowanych strefach. Strefy a szczególnie w wariancie 2-3 są zbyt obszerne.



I.p.	Treść opinii
1247	Korki poza strefa,kt generują spaliny,chaos komunikacyjny przy fatalnie działającej komunikacji miejskiej i braku Urban cardigan z kolejami
1248	Wykluczenie mnie zamożnych z pełnego korzystania z dróg miasta
1249	Utrudniona komunikacja po i tak słabo skomunikowanym mieście.
1250	Wariant zrównoważony rekomendowany przez autorów Raportu zapomina o PKB naszego kraju i sile nabywczej pieniądza która aktualnie stale majele. Nie stać nas, obywateli, na nowe auta. Wariant ostrożny jest przy obecnej sytuacji geopolitycznej najbardziej dopasowany.
1251	Żadnych. Mogłaby obejmować całe miasto.
1252	problem z wykonywaniem działalności gospodarczej
1253	Żadne
1254	Niezgodność z Konstytucją.
1255	ograniczenie wolności ludzi niezamożnych, ograniczenie dla drobnych przedsiębiorców, którzy i tak ledwo wiążą koniec z końcem
1256	Wymuszenie na mieszkańcach kupna nowych aut
1257	zagrożenia wolności obywatelskiej.
1258	Ograniczenie wolności obywatelskich
1259	Ograniczenie możliwości komfortowego poruszania się w strefie, spadek obrotu lokalnych przedsiębiorców, dodatkowe zaburzenie w komunikacji we Wrocławiu, już i tak przodującym w rankingach miast najbardziej nieprzyjaznych pod względem komunikacji.
1260	nie wiem czy jakikolwiek argument przeciwko SCT może wygrać z argumentem "chodzi o ludzkie życie, prawo do czystego powietrza", bo ludzkie życie ma wartość bezcenna
1261	Ograniczenie mobilności mieszkańców.



I.p.	Treść opinii
1262	niewydolność komunikacji zbiorowej, upadek handlu i usług w wyznaczonych strefach, korki na strefach wolnych od tego pseudoekologicznego pomysłu. Skupcie się na wymianie kopciuchów i ściganiu mieszkańców jednorodzinnych domków palących plastikiem. Dziwnym zbiegiem okoliczności, latem i wiosną nie ma problemu smogu w mieście.
1263	Problemy z egzekwowaniem zapisów. Zawsze będą osoby "sprytne" chcące wjechać do centrum autem niespełniającym norm.
1264	Korki
1265	Przymusową sprzedaż sprawnych technicznie samochodów, ograniczenie mobilności mieszkańców.
1266	Nie widzę zagrożeń
1267	Zmierzanie do zablokowania wjazdu aut do centrum przy jednoczesnej niskiej jakości komunikacji miejskiej
1268	Ograniczenie dostępu do urzędów, znajdujących się w tej strefie. Brak parkingów przed strefą (a nieliczne obecne są bardzo drogie)
1269	Posiadacze wykluczanych pojazdów będą podważać zasadność strefy na wszelkie sposoby.
1270	Wykluczenie komunikacyjne osób najuboższych
1271	Wykluczenie komunikacyjne osób starszych i niezamężnych.



l.p.	Treść opinii
1272	<p>Najwięcej wątpliwości budzi wszak bezwzględny zakaz wjazdu samochodem, niespełniającym określonych kryteriów czystości spalin. Zakaz takowy, obowiązujący całodobowo i nie przewidujący żadnych wyłączeń chociażby dla stałych mieszkańców strefy, może prowadzić wprost do ewidentnych naruszeń uprawnień właścicielskich, zagwarantowanych w art. 21 i art. 64 ustawy zasadniczej. Oznacza on bowiem, iż posiadacz w pełni sprawnego i zarejestrowanego pojazdu, mieszkający na terenie Krakowa, nie będzie mógł nim dojechać do własnego garażu bądź miejsca postojowego, jeśli tylko auto nie spełnia określonych kryteriów. Tymczasem zgodnie z wspomnianym art. 64 Konstytucji ograniczenie własności nie tylko powinno być proporcjonalne, ale nade wszystko nie może godzić w istotę prawa własności. Tę zaś rozumieć należy zgodnie z linią interpretacyjną Trybunału Konstytucyjnego, zarysowaną choćby w wyroku o sygn. P 11/98: „Jeżeli zakres ograniczeń przybierze taki rozmiar, że niwecząc podstawowe składniki określonego prawa, wydrąży je z rzeczywistej treści i przekształci w pozór tego prawa, to naruszona zostanie jego podstawowa treść („istota”), a to jest konstytucyjnie niedopuszczalne”. Trudno o lepszy przykład pozornego poszanowania własności, jak niemożność wjechania swoim samochodem do swojego garażu. Nie oznacza to oczywiście, iż mieszkańcy Krakowa powinni być całkowicie wyłączeni spod restrykcji, obowiązujących z strefie – to z kolei podważałoby sens jej wprowadzenia, skutkując utrzymaniem ruchu, a co za tym idzie i zanieczyszczeń, na poziomie zbliżonym do dotychczasowego. Jednym słowem: niezbędny jest mechanizm, który, szanując prawo do posiadania nawet najstarszego auta, równocześnie zniechęci go do jeżdżenia tym pojazdem na co dzień.</p>
1273	<p>Jest to jawna DYSKRYMINACJA niezamożnej części mieszkańców Wrocławia, których nie stać na zakup nowszych aut i pozbawianie ich</p>



l.p.	Treść opinii
	możliwości normalnego funkcjonowania, poruszania się, zarobkowania / dojazdów do pracy i organizacji życia.
1274	Znaczne utrudnienie poruszania się po mieście (brak alternatywnych dróg), brak uwzględnienia samochodów zasilanych LPG
1275	<p>Ograniczenie w normalnym, codziennym funkcjonowaniu. Brak swobody poruszania się starszym samochodem. Nie każdego stać na nowe auto.</p> <p>Poza tym wprowadzenie tej strefy spowoduje większą liczbę aut elektrycznych (siłą rzeczy). Polecam zapoznać się jak bardzo niebezpieczne są to pojazdy w przypadku wypadku lub pożaru (patrz chociażby ostatni pożar Mercedesa, którego gaszenie i schładzanie trwało 21 godzin).</p>
1276	Podział społeczeństwa na biednych i bogatych
1277	Układ drogowy Wrocławia nie pozwala na dojechanie w większość miejsc we Wrocławiu z pominięciem zaproponowanych stref
1278	ZAGROŻENIEM JEST TO, ZE OSOBY KTÓRYCH NIE STAĆ NA NOWSZY SAMOCHÓD NIE BĘDĄ MOGŁY DOJECHAĆ DO LEKARZA, RODZINY, ZNAJOMYCH CZY SKLEPU. MYŚLĘ, ŻE TO JEST ZAGROŻENIE WYSTARCZAJĄCE BY TEN POMYSŁ ODESŁAĆ NA ŚMIETNIK. NIE KAŻDEGO STAĆ NA NOWY SAMOCHÓD, OSOBY UBOŻSZE, STARSZE, SCHOROWANE TEŻ MAJĄ PRAWO KORZYSTAĆ Z PRZESTRZENI MIEJSKIEJ, A KOMUNIKACJA ZBIOROWA KULEJE.
1279	wykluczenie osób najuboższych; ograniczenie możliwości dojazdu do pracy lub prowadzenia działalności gospodarczej dla tych, których nie stać na nowszy samochód; spadek przedsiębiorczości skutkujący utratą miejsc pracy; chaos komunikacyjny; projektowane rozwiązania stanowią niedopuszczalną w demokratycznym państwie prawa ingerencję w sferę wolności i swobód obywatelskich, a zatem istotnym zagrożeniem jest również uczynienie ze strefy precedensu



l.p.	Treść opinii
	dla dalszego nieuprawnionego wkraczania w sferę prywatnego życia społeczeństwa przez władzę
1280	Zamiast wprowadzać strefy i wykluczać komunikacyjnie mieszkańców, zadbajcie o to żeby eliminować niesprawne auta, z wyciętymi katalizatorami, DPF, lejącymi wtryskami...
1281	Ogromne, przede wszystkim utrudnienie w poruszaniu się po mieście, ograniczenie dostępności do miasta dla mieszkańców, utrudnienia komunikacyjne i utrudnienia transportowe dla ludzi z miasta jak i spoza niego, bez zaproponowania żadnych realnych alternatyw.
1282	Wariant III jest wg mnie najlepszym wariantem - może jednak spowodować brak dostępności do transportu niektórych osób. Zagrożeniem może być również niezadowolenie z wprowadzenia ograniczeń przez część osób będących beneficjentami obecnego systemu i głośne protesty garstki ludzi. BARDZO ważna jest edukacja społeczeństwa aby zwiększyć odsetek osób akceptujących takie rozwiązanie.
1283	konieczność pilnowania stref, nie każdy przyjezdny będzie wiedział o tym, szczególnie obcokrajowcy, ludzie będą się mylić, być może zacząć zmieniać auta co też przyczyni się do zanieczyszczenia środowiska - auto wymienione bo trzeba mimo że jest sprawne
1284	Protesty, nie zauważalna zmiana jakości powietrza. Brak obwodnic, wykluczenie komunikacyjne
1285	Ograniczenie inicjatywy tylko do starych samochodów (a nie do całego transportu) może spowodować, że jedynym namacalnym efektem będzie poprawa komfortu podróżowania posiadaczy nowszych samochodów.
1286	podział między społeczeństwem na tych, którzy mogą więcej, i tych którzy z mocy prawa będą wykluczeni z pewnej przestrzeni... a ponoć taka ma być polityka usuwająca wykluczenia...



l.p.	Treść opinii
1287	Nadmiarowa regulacja
1288	Podstawowym zagrożeniem jest brak możliwości egzekwowania ograniczeń przez miasto. Wrocław nie jest sprawnie działającym miastem w zakresie usług publicznych ani w zakresie egzekucji ustalanych przez siebie przepisów prawa miejscowego lub krajowego. Nie radzimy sobie z nielegalnym parkowaniem, reklamami, omijaniem planów zagospodarowania przestrzennego czy przepisów dotyczących ochrony zabytków.
1289	Dalsze wymieranie centrum, przeniesienie ruchu na osiedla i drogi o małym w tej chwili natężeniu, żeby omijać strefę (3 wariant zdaje się kompletnie ignorować arterie komunikacyjne)
1290	Korki i zanieczyszczenie w innych częściach miasta.
1291	Paraliż komunikacyjny, ograniczenie dostępności do centrum. Spadek atrakcyjności turystycznej samego Wrocławia, a tym samym spadek wpływów z tego tytułu.
1292	Wykluczenie społeczne.
1293	Poszerzona strefa wprowadzi wyeliminowanie społeczne ludzi których nie stać na samochody prosto z salonu
1294	Wykluczenie komunikacyjne, brak poprawy jakości powietrza
1295	Brak możliwości posiadania auta, nawet jeśli nie jest użytkowane do jeżdżenia po mieście. Pomylenie przyczyn i skutków i wylanie dziecka z kąpielą. Wrogiem jest smog a nie mieszkańcy i ich legale samochody. Weźcie się za kopciuchy i dziurawe drogi - gdzie padają opony i ich pył dostaje się do wody, powietrza itd.
1296	Widzę zagrożenie w tym, że miasto wycofa się z pomysłu pod wpływem presji.



l.p.	Treść opinii
1297	<p>W przypadku już wariantu II komunikacja miejska nie spełnia racjonalnych norm poruszania się. Przejechanie z Ołbinu na np. Bulwar Ikara zajmuje ok 50 min (z dojściem z miejsc niewykluczonych komunikacyjnie, max 6min pieszo). Rowerem jest to ok 25 - 30 min, autem 22 min. Zgadzam się z wariantem I, natomiast II i ambitny uważam za wykluczenie.</p> <p>Emisyjność auta powinna być badana, a nie wynikająca z rocznika.</p>
1298	<p>Wykluczenie mniej zamożnych grup społecznych (samochód konieczny do transportu większej mniej zamożnej rodziny), Zagrożenie ekologiczne (złomowanie starych aut, konieczność wyprodukowania nowych) Proponowane auta 0-emisyjne nie mają wartości użytkowej dla przeciętnego mieszkańca strefy eko (jak w mieszkaniu przedwojennym naładować takie auto?) Co z autami zabytkowymi, stanowiącymi dziedzictwo kulturowe? Mniej zamożni ludzie, mieszkający w strefie i pracujący poza granicami Wrocławia, muszą dojeżdżać do pracy</p>
1299	<p>Wprowadzenie strefy w takim wymiarze będzie wykluczało społeczeństwo z korzystania z własnego środka komunikacji. Samochody z początku XXI wieku budowane były zupełnie w innej, lepszej jakości niż te które są produkowane dzisiaj. Obecnie jeździmy ponad 29 letnim autem które praktycznie się nie psuje. Proszę pokazać mi auto 5 letnie które nie miałoby jakiegokolwiek wady, czy nie wymagałoby napraw... SCT wykluczałaby osoby biedniejsze, starsze, które potrzebują dojechać do sklepu itd, a mieszkają na terenach uwzgl. w wariantach I i II.</p>



l.p.	Treść opinii
1300	Utrudnianie życia mieszkańcom Wrocławia przy braku jakichkolwiek korzyści. Pandemia dobitnie pokazała, że prawie zerowy ruch samochodowy nie wpłynął na jakość powietrza we Wrocławiu
1301	<p>Gaszenie pożaru benzyną - smog we Wrocławiu to efekt kopciuchów w starych bieda-kamienicach a od samochodów (max 12% jak przyznaje raport). Uciążliwość dla mieszkańców niewspółmierna z korzyściami.</p> <p>Złamanie Konstytucji (prawo własności, zasady sprawiedliwości społecznej) - procesy przeciw miastu za pieniądze mieszkańców. Wystarczy poczytać obiektywne opracowania a nie tendencyjne wypociny pod założoną tezę, straszące ilościami zgonów od spalin. https://instytutstaszica.org/2023/01/06/zrobmy-londyn-w-krakowie/. Negatywne skutki - patrz Kraków,</p> <p>Cały pomysł jest zagrożeniem dla wolności obywatelskich i burzeniem ugruntowanego ustroju prawnego oraz stawianiem w uprzywilejowanej pozycji wąskiej grupy (bogaci lub niezmotoryzowani). Brzmi jak bolszewicka ideologia? Bo to jest działanie podyktowane ideologicznie a nie racjonalnie (tak długo jak gros energii w Polsce jest z węgla).</p>
1302	Chciałbym się dowiedzieć jak zakazy będą egzekwowane. W Polsce bywa z tym różnie i wyobrażam sobie, że bez solidnych mandatów za złamanie zakazu i bez bezwzględnego egzekwowania zakazu wjazdu, ludzie będą to ignorować.
1303	<p>naruszenie prawa swobodnego dysponowania swoją własnością - naruszenie Konstytucji !!</p> <p>Jak mówił Pan prezydent Sutryk, nie można osiągnąć wszystkiego od razu w naszych wrocławskich warunkach. Najpierw aglomeracyjne park and ride (za miastem) i tramwaj / szynobus do centrum, dopiero potem zakazy, gdy będzie sensowna alternatywa</p>



I.p.	Treść opinii
1304	Eksperci to idioci a cały ten temat to bzdura!
1305	Nie powinno być takiej strefy!
1306	Może to zmniejszyć dostęp do centrum dla wielu, szczególnie mniej zamożnych osób (a dużo takich mieszka w zaznaczonych wariantach. Gdzie one będą trzymać swoje auta?).
1307	Niewydolna komunikacja miejska
1308	Wywłaszczenie z praw do legalnych pojazdów i garaży (których utrzymywanie straci sens w SCT jeśli ktos nie wymieni auta). Powinien być jakis mechanizm dla mieszkańców/właścicieli pozwalający na dojazd do swojego garażu/miejsca zamieszkania w SCT bez względu na wiek auta
1309	Duże koszty egzekwowania. SM już dzisiaj ma problem np z nielegalnym parkowaniem.
1310	1) Ograniczenie więzi społecznych i powiększanie skali dezintegracji mieszkańców. 2) Wykluczenie ze względu na zamożność. 3) Korki poza strefą. 4) Docelowo - faktyczny rozpad miasta na inne mini-miasta.
1311	Brak, rozwiną się usługi poza centrum, czyli dla mnie ok.
1312	Nie ma zagrożeń
1313	Dyskryminacja ludzinyj zamożnych
1314	ano takie, że sto strefa dla bogatych
1315	Dezorganizację życia społecznego oraz gospodarczego. Nastąpi perturbacja ruchu i parkowania w określonych strefach miasta. Przepisy będą naruszane, co spowoduje ogromne skutki społeczne.
1316	Odcięcie starszych, chorych i biednych ludzi od lekarza, urzędów, rodziny, rozrywek. Zamkniecie ludzi w domach.



I.p.	Treść opinii
1317	Strefy są zbyt obszerne i utrudnią przemieszczanie się osób, które zamieszkują w ich obszarze (są zameldowane, płacą podatki), nie są zamożne i nie stać ich na kupno nowego samochodu. Nastąpi wykluczenie sporej grupy ludzi, którzy mają dostęp i możliwość korzystania z samochodu. Naruszenie prawa do równego traktowania wszystkich osób zamieszkujących i zameldowanych we Wrocławiu przez władze samorządowe, co gwarantuje art. 32 Konstytucji RP.
1318	Totalne korki, niemożliwość egzekwowania tego prawa (uliczne łapanki wśród sznurów samochodów??)
1319	Żadne, a tylko problemy dla ludzi biedniejszych
1320	Brak zagrożeń
1321	Propozycja bazuje na wieku aut a nie na poziomie zanieczyszczeń przez nie generowane. Warunkiem wjazdu do strefy powinien bazować na normie emisji spalin. Poza tym wykluczenie aut zabytkowych spowoduje masową rejestrację wraków jako zabytków.
1322	Bunt mieszkańców. Wzrost cen i niewygody. Zagrożenie dla osób chcących skorzystać z usług służby zdrowia - nie możliwość dojazdu do lekarza starszych osób
1323	Wzrost biurokracji, kolejne zakazy ograniczające wolność bez racjonalnych przyczyn
1324	Brak kontroli właścicieli łamiących zakaz
1325	Wstęp do całkowitego zakazu poruszania się pojazdów spalinowych w dalszej perspektywie
1326	Problem z klientami w sklepach
1327	Chaos, brak skutecznej egzekucji, problemy mieszkańców i niestety nakręcanie koniunktury na kupowanie nowych aut co wcale ekologiczne nie jest



I.p.	Treść opinii
1328	Utrudniony dostęp do kluczowych miejsc w mieście (budynki urzędów, dworce itd)L.), trudność w egzekwowaniu kar- duża ilość starych aut
1329	Nie wydolność transportu publicznego
1330	- pogłębienie wykluczenia komunikacyjnego - utrudnienie codziennego funkcjonowania mieszkańcom i osobom dojeżdżającym spoza miasta - narażenie osób prowadzących działalność gospodarczą na terenie strefy na niewspółmiernie duże wydatki związane z wymianą pojazdu na nowszy
1331	Jeszcze większe "zakorkowanie" miasta, wykluczenie i pogłębienie podziału finansowego społeczeństwa
1332	Protesty społeczne, bojkot
1333	Dyskryminacja osób mieszkających w strefie czystego powietrza w stosunku do innych mieszkańców (brak możliwości omijania strefy), straty ekonomiczne związane koniecznością sprzedaży auta, prawdopodobnie z konieczności w zbyt niskiej cenie (chyba, że miasto odkupi takie auta), wykluczenie lub utrudnienie komunikacyjne osób dojeżdżających do pracy w odległe rejony Wrocławia, lub na wioski, gdzie komunikacja publiczna nie istnieje, lub jeździ bardzo rzadko.
1334	Burza wśród mniej zamożnych lub mniej wyedukowanych mieszkańców. Tylko to.
1335	Koszmar dla mieszkańców, zwłaszcza dla tych mniej bogatych.
1336	Dyskryminacja ludzi uboższych, których nie stać na lepsze auta.
1337	Żadne, jest to dobry kompromis pomiędzy wariantem obszarowym I i III jak również wariantem emisyjnym 1 i 3
1338	Nie widzę zagrożenia. Mimo, że jestem właścicielem nowego auta, po mieście poruszam się komunikacją zbiorową.



l.p.	Treść opinii
1339	Ograniczanie prawa własności mieszkańców strefy - obecni mieszkańcy planowanej strefy transportu będą zmuszeni do kupna nowych aut
1340	Udostępnienie centrum miasta tylko dla najbogatszych z nowymi samochodami, uniemożliwienie mniej zamożnym dojechania samochodem w małych wypadkach do lekarzy itp
1341	<p>Ryzyko prawne: kupując samochód np 25 lat temu zakładałem, że jedynym ograniczeniem jego użytkowania jest stan techniczny. Chcąc przedłużyć jego życie (ze względów ekologicznych, żeby nie generować odpadów) bardzo dbałem o samochód -- jest teraz w tzw "idealnym stanie". Jeśli miasto całkowicie zakaże mi z niego korzystać, ze sprzedaży jego nie uzyskam kwoty potrzebnej na zakup nowego/nowszego samochodu w równie idealnym stanie. Nikt jeszcze nie próbował, ale nie wiadomo jak podejną sądy do ew pozwów o rekompensatę w związku z odebraniem praw nabytych. Taki pozew byłby kierowany do miasta, jako jednostki wprowadzającej ograniczenie (być może po to ustawodawca scedował ten obowiązek na samorządy).</p> <p>Kolejnym zagrożeniem jest to, że ograniczenie w takiej formie nie da zakładanego zysku -- bo obejmie za mało samochodów (wspominane jest 5%), które w dodatku są wykorzystywane dużo rzadziej niż nowsze. Tymczasem koszt wprowadzenia monitoringu miasto będzie musiało ponieść.</p>
1342	Dużo huku i awantur, a na konkrety się nie przełoży, bo tylko chodzi wam o argument tzw. społeczny, że się zrobić nie da, bo ludzie nie chcą. Jak panel obywatelski wykazał klarownie, co trzeba zrobić, to został olany, bo prezydent uważa się za króla jęgomocia z omnipotencją.



I.p.	Treść opinii
1343	Niezadowolenie wielu osób i możliwe protesty. Osoby mieszkające w strefie i posiadające zarazem starsze auta mogą mieć problem.
1344	opór twardogłowych samochodziarzy
1345	że wiele osób nie stać na zmianę auta, a jest im potrzebne do wożenia dzieci itp., a mieszkańcy strefy nie będą zwolnieni.
1346	Brak możliwości dojazdu dla osób starszych, przenoszenie się firm z centrum na obrzeża
1347	Zagrożeniem jest zbyt mały kształt strefy. Strefa powinna obejmować cały Wrocław z wyłączeniem tylko AOW i dróg krajowych.
1348	Zbyt ostre restrykcje (Trzeci wariant terytorialny wraz ze zrównoważonym wariantem emisji lub drugi i trzeci wariant terytorialny w połączeniu z ambitnym wariantem emisyjnym) spowodują nadmierną gentryfikację centrum miasta. Wiele osób zamieszkujących drugi wariant terytorialny to osoby niżej sytuowane. Mieszkające w lokalach komunalnych. Niżej sytuowane często nie bez przyczyny. Osoby o niskim poziomie edukacji i wartości na rynku pracy zmuszone są często do pracy poza Wrocławiem, w miejscach gdzie transport publiczny nie dociera wcale, bądź korzystanie z niego jest absurdalnie niewygodne w porównaniu do podróży samochodem). Odebranie im możliwości posługiwania się względnie tanim, choć emisyjnym, środkiem transportu spowoduje wzrost bezrobocia, i pogłębiające się wykluczenie społeczne i ekonomiczne.
1349	Utrudnienie w przemieszczaniu się
1350	W warunkach obecnej polityki transportowej miasta (brak porozumienia miasta z Kolejami Dolnośląskimi i Polregio), kosztownie źle działającej komunikacji miejskiej, obiecany i niezrealizowanymi inwestycjami w komunikację zbiorową. Ograniczenia proponowane przez miasto są nie do przyjęcia. Ograniczą mobilność i wolność



I.p.	Treść opinii
	przemieszania się mieszkańców i mieszkanek Wrocław i Dolnego Śląska.
1351	tak mam zadbane, regularnie serwisowany samochód z Euro4 - niejednokrotnie ma przeglądzie słyszę, że auto jest w lepszym stanie niż te nowsze
1352	brak alternatywnej trasy z z ulicy legnickiej na plac grubwldzki
1353	Wykluczenie zawodowe, ograniczenie dla dzieci uboższych rodziców z korzyści jakie niosą ze sobą okolice rynku, w tym korepetycje i zajęcia dodatkowe.
1354	Dalsze podziały na bogatych i biedniejszych....Może od razu nakaz wyprowadzki z miasta...
1355	Brak
1356	Nie ma zagrożeń, same korzyści

ZAŁĄCZNIK 7 – Opinie zgłoszone w formularzu papierowym

Odpowiedź na pytanie nr 1

Jakie widzisz korzyści wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?

I.p.	Treść opinii
1	żadnych
2	Ta strefa w żadnym wariantcie nie ma racji byty wykluczając transportowo mieszkańców
3	Spadek emisji gazów cieplarnianych
4	Brak



l.p.	Treść opinii
5	żadnych
6	stanowczo nic to niedola jestem przeciwko
7	żadne
8	korzyści marginalne w sosunku do uzyskanych efektów
9	organiczenie ruchu w centrum
10	pytanie tendencyjne, powinno być "czy widzisz korzyści" otóż nie wykluczenie komunikacyjne, szczególnie uboższych osób
11	<ul style="list-style-type: none">• mniejsze zanieczyszczenie powietrza i zużycie dróg• Więcej miejsc parkingowych w centrum.• chętniejsze porzucanie samochodu na rzecz komunikacji miejskiej• "odczarowanie" komunikacji miejskiej gdyż niektórzy myślę, że jest ona tylko dla ubogich• mniej samochodów = lepsze kursowanie komunikacji miejskiej, przez co staje się bardziej atrakcyjne dla pasażerów i dochodów dla władz miasta. <p>JESTEM za jak największą strefą bez starych samochodów, i w ogole z mniejszą liczbą samochodów. Przy małej strefie jeszcze bardziej będą obciążenia strefy sąsiednie, a i tak się obciążenie przez to, że są w centrum. Moje osiedlu Gajowice jest chyba parkingiem dla udających się do centrum z dalszych miejsc. Przejrzałem Broszurę informacujne i tym bardziej proszę o III wariant strfy SCT</p>
12	żadnych!
13	Widzę korzyści szczególnie finansowe dla tzw. "ekspertów" wybranych nieprzypadkowo
14	Nie widzę NIC



I.p.	Treść opinii
15	Żadne!
16	brak ze względów alternatyw
17	Żadnych- spaliny to nie jedyny skład smogu
18	raczej ich nie zauważyłem
19	żadne

Odpowiedź na pytanie nr 2

Jakie widzisz zagrożenia wprowadzenia strefy w kształcie zaproponowanym w raporcie ekspertów?

I.p.	Treść opinii
1	wykluczenie społeczne, problem z organizacją życia rodzinnego pod względem dojazdu do pracy, szkół, wizyt
2	Brak żadnych korzyści.
3	Możliwość bankructwa gospodarstw domowych zle zaprojektowana SCT. Niewystarczające zasoby miasta przeznaczone na realizację SCT
4	Wykluczenie komunikacyjne niezamożnych szkody ekonomiczne. Wzrost cen
5	Wykluczenie komunikacyjne
6	pustynia gospodarcza
7	<ul style="list-style-type: none">• rozmiar ST uleps społecznie• większa uboższosc społeczeństwa
8	wykluczenie społeczne, zubożenie społeczeństwa, ukradnienie życia, paraliż małych przedsiębiorstw
9	uderzenie główne w biedniejszych
10	Wykluczenie społeczne poprzez dyskryminacje komunikacyjnego osób



l.p	Treść opinii
	młodych mniej zamożnych
11	Co z tymi mieszkańcami w strefie, którzy naprawdę potrzebują samochodu (wiele dzieci do rozwiezenia/niepełnosprawność ruchowa itp.),? a nie stać uch na nowszy samochód.
12	Nadmierne koszty w stosunku do korzyści! Wystarczy wprowadzić nalepki dla samochodów z różnymi nomami, mumożliwającymi wjazd do centrym (tj. np w Niemczech)
13	Widzę zagrożenie dla palących potrzeb mieszkańców. Jest to fikcyjny, projekt drenujący pieniądze publiczne. Sam wybór PSPA mówi już samo za siebie
14	Zanik handlu
15	Jest ich bardzo dużo i trudno tutaj zapisać wszystko.
16	ekonomiczne wykluczenie
17	ostracyzm ekonomiczny, ograniczenie prawa własności ograniczenie mobilności, przepełnienie niesprawnego transportu publicznego, brak alternatyw
18	Większy problem dla mieszkańców, gorsze traktowanie części społeczeństwa
19	<ul style="list-style-type: none">● wykluczenie● ograniczenie wolności przemieszczania● żadnego efektu ekologicznego