

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAKIEJ STREFY CZYSTEGO
TRANSPORTU POTRZEBUJEMY?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem drugiego etapu konsultacji (narady obywatelskiej)?	5
Kontekst prawny konsultacji	6
PRZEBIEG KONSULTACJI	8
ZESTAWIENIE REKOMENDACJI	10
Rekomendacje ogólne	10
Rekomendacje dotyczące obszaru	13
Rekomendacje dotyczące kryteriów wjazdu	14
Rekomendacje dotyczące harmonogramu	15
Rekomendacje dotyczące wyłączeń	15
PODSUMOWANIE	18
Konkluzje	18
INFORMACJA O REALIZATORACH	21



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Podczas pierwszego etapu konsultacji społecznych dotyczących strefy czystego transportu (SCT), który miał miejsce od 30 marca do 30 kwietnia 2023 r., zastanawialiśmy się, w jakiej postaci wprowadzić SCT we Wrocławiu i jakie będzie miało to skutki. Poprzez różne formy konsultacji społecznych (e-formularz opinii, e-spotkanie, dwie debaty, rozmowa z młodymi mieszkańcami) staraliśmy się dotrzeć do jak największej liczby mieszanek i mieszkańców.

Etap pierwszy konsultacji społecznych pozwolił na zebranie opinii na temat zdiagnozowanych jako spełniające wyższe normy, rekomendacji zawartych w raporcie

(https://www.wroclaw.pl/beta2/files/dokumenty/244195/PSPA_Strefy_Czystego_Transportu_Emisje_Wroclaw_Raport.pdf) Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA). Raport powstał na zlecenie miasta, na podstawie badań realnych emisji samochodów poruszających się po strefie śródmiejskiej Wrocławia przeprowadzonych w czerwcu 2022 r. i zawierał kilka wariantów zarówno obszaru SCT we Wrocławiu, jak i kryteriów wjazdu do niego. Na tej podstawie Urząd Miejski Wrocławia (UMW) skorygował propozycję kształtu Strefy:

- utrzymano rekomendowany w Raporcie wariant II Strefy, o powierzchni 17,5 km² (co stanowi 6% powierzchni miasta), obejmujący centrum oraz część śródmieścia z przewagą oryginalnej, gęstej zabudowy kwaterami kamienic,



- złagodzone harmonogram wdrażania Strefy, dając właścicielom pojazdów więcej czasu na przygotowanie się do zmian (kolejne etapy wdrażania Strefy będą miały miejsce w latach: 2025, 2030, 2035),
- w pierwszym etapie funkcjonowania SCT (tj. w latach 2025–2029) wyłączono z restrykcji mieszkanki i mieszkańców strefy, uznając ich szczególną sytuację wynikającą z praktycznie bezwzględnej konieczności zmiany samochodu lub rezygnacji z niego, jeśli nie spełnia on kryteriów wjazdu do strefy.

Tak zmieniona propozycja była podstawą drugiego etapu konsultacji w formie narady obywatelskiej.

Kluczową okolicznością jest fakt, że w lipcu 2023 r. Sejmik Województwa Dolnośląskiego przyjął aktualizację wojewódzkiego programu ochrony powietrza, w którym Wrocław został zobligowany do przeprowadzenia do końca 2024 r. prac analitycznych i badawczych służących wypracowaniu kształtu Strefy Czystego Transportu oraz do wdrażania jej w latach 2025–2026 ([zaktualizowany program ochrony powietrza](#) – strona 161: **1.9.2 Analiza**

dotycząca konieczności aktualizacji działań naprawczych,

https://edzienniki.duw.pl/WDU_D/2023/4378/akt.pdf). W czasie pierwszego etapu konsultacji społecznych wyjaśnialiśmy, że takie rozstrzygnięcie jest prawdopodobne, ponieważ średnioroczne wskaźniki emisji NO₂ w mieście, jako jedyne z monitorowanych przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska zanieczyszczeń powietrza, w aglomeracji wrocławskiej przekraczają obowiązujące normy ([zaktualizowany program ochrony powietrza](#) – strona 3, https://edzienniki.duw.pl/WDU_D/2023/4378/akt.pdf).



Co było przedmiotem drugiego etapu konsultacji (narady obywatelskiej)?

Podczas drugiego etapu konsultacji społecznych ocenialiśmy przedstawioną przez Urząd Miejski Wrocławia propozycję kształtu Strefy: jej **obszar, kryteria** wjazdu oraz **wyłączenia** od ograniczeń poruszania się po wrocławskiej SCT. Zastanawialiśmy się również nad zawartym w propozycji **harmonogramem** wprowadzenia Strefy.

Rekomendowany przez Urząd Miejski wariant obejmuje centrum miasta i tę część śródmieścia, w której zachowała się zabudowa sprzed 1945 r. Są to osiedla, gdzie dominują kamienice, czyli: Stare Miasto, Nadodrze, Ołbin, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie, Przedmieście Świdnickie i Kleczków, a także część kojarzonego raczej z blokami osiedla Szczepin. **Łącznie obszar ten stanowi ok. 6% powierzchni Wrocławia**, a zamieszkały jest przez prawie jedną czwartą (23%) zameldowanych w mieście osób. Strefa według omawianej propozycji miałaby być wdrażana w **3 etapach**. Zaczynały by się one: w 2025 r., 2030 r. i 2035 r. Na etapie pierwszym (tj. w latach 2025–2029) z restrykcji wyłączone byłyby pojazdy należące (na dzień określony w uchwale, jednak nie krótszy niż pół roku przed wejściem strefy w życie) do osób zameldowanych stale lub czasowo na obszarze strefy oraz rozliczających podatek PIT w mieście (o ile osoby te są właścicielami lub współwłaścicielami tych pojazdów uwzględnionych w systemie CEPiK, czyli w dowodzie rejestracyjnym).

O ile w 2025 r. do strefy wjechać by mogły auta benzynowe spełniające normy Euro: 3, 4, 5 i 6, o tyle w przypadku samochodów z silnikiem diesla może to być możliwe tylko w odniesieniu do tych, które spełniają normy Euro: 4, 5 i 6. Z czasem ograniczenia mogłyby być aktualizowane. W 2030 r. na obszar SCT wjechałyby pojazdy benzynowe realizujące normy Euro: 4, 5 i 6, a w przypadku diesli: Euro 5 i 6. W 2035 r. będą wjechałyby auta benzynowe spełniające warunki



dla Euro 5 i 6, a w przypadku silników diesla – dla Euro 6. Propozycja uwzględnia czas, jaki mijał pomiędzy wdrażaniem kolejnych norm Euro. W praktyce oznacza to, że **na każdym z etapów** z możliwości poruszania się po strefie wyłączone byłyby samochody **z silnikiem benzynowym starsze niż 25 lat oraz z silnikiem diesla starsze niż 20 lat.**

Kontekst prawny konsultacji

Sejmik Województwa Dolnośląskiego w drodze uchwały nr LVII/1201/23 (<https://edzienniki.duw.pl/legalact/2023/4378/>) zobowiązał Prezydenta Wrocławia do rozpoczęcia wdrażania Strefy Czystego Transportu od 2025 r. do lipca 2026 r. Ponadto takie zobowiązania ze strony polskiego rządu zamieszczone są w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), czyli w uzgodnieniu z Komisją Europejską na temat przekazywania środków wspierających polską gospodarkę po kryzysie związanym ze skutkami pandemii. Wskazuje się, że SCT powinna być wdrożona w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., gdzie wystąpiło przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężeń dwutlenku azotu. Stolica Dolnego Śląska jest jednym z czterech miast, obok Warszawy, Krakowa i Katowic, które spełniają kryteria nałożenia tego obowiązku.

Ponadto, także w okresie wakacyjnym 2023 r., na poziomie krajowym wprowadzono kilka zmian prawnych ułatwiających funkcjonowanie Stref Czystego Transportu. Chodzi tu przede wszystkim o możliwość automatycznej kontroli uprawnień do poruszania się po takiej strefie. Użytkownicy i użytkowniczki samochodów nie będą już musieli zgłaszać się do urzędów, aby nabyć specjalną nalepkę (jak było dotychczas). Ich prawo do poruszania się po SCT będzie sprawdzane automatycznie poprzez odczyt tablicy rejestracyjnej i weryfikację danych (norma emisji, rodzaj stosowanego paliwa, wiek samochodu) w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Wszystkie zarejestrowane



w Polsce samochody od września 2023 r. mają uzupełnione dane dotyczące spełnianej normy emisji spalin, co można sprawdzić na przykład w aplikacji mObywatel lub na [stronie rządowej Historia pojazdu](https://www.historiapojazdu.gov.pl) (www.historiapojazdu.gov.pl).

Nalepki prawdopodobnie nadal będą potrzebne w dwóch przypadkach:

- pojazdów zarejestrowanych za granicą,
- pojazdów niespełniających kryteriów wjazdu opartych na normach emisji spalin lub wieku, ale dopuszczonych do poruszania się po strefie na podstawie innych, lokalnych kryteriów (np. dotyczących mieszkańców i mieszkańek danej strefy).



PRZEBIEG KONSULTACJI

W ramach drugiego etapu konsultacji Strefy Czystego Transportu wykorzystano szczególną formę konsultacji społecznych, jaką jest **narada obywatelska**. Na potrzeby jej przeprowadzenia stworzono regulamin oraz zasady losowania uczestników narady, z którymi można się zapoznać w załączniku do tego raportu.

Narada obywatelska jest metodą przygotowywania rekomendacji w przypadku złożonych spraw. Polega na tym, że do dyskusji zaprasza się określoną liczbę osób wybranych losowo, by reprezentowały interesy różnych grup społecznych.

Uczestnicy i uczestniczki narady wysłuchują specjalistów i specjalistek oraz zaangażowanych stron, następnie rozmawiają na temat, którego dotyczy narada. Owocem ich pracy są rekomendacje wskazujące najlepsze możliwe rozwiązanie.

Na naradę zaproszone zostały trzy grupy: osoby uczestniczące, strony oraz osoby obserwujące.

Osoby uczestniczące wyłaniane były w drodze losowania na podstawie indywidualnych zgłoszeń, 12 z nich zrekrutowano spośród osób mieszkających we Wrocławiu, przy czym co najmniej 8 osób mieszkało na proponowanym obszarze objęcia Strefą Czystego Transportu. Skład grupy osób uczestniczących w naradzie był zróżnicowany pod względem płci, wieku, miejsca zamieszkania i deklarowanych priorytetów w funkcjonowaniu miasta. Pozostałe 8 osób uczestniczących wyłoniono wśród pracowników i pracownic uczelni wyższych (2 osoby), przedstawicieli i przedstawicielek lokalnych organizacji pozarządowych i ruchów społecznych, których działalność związana była



z przedmiotem narady (4 osoby) oraz pozostałe 2 osoby wskazane były przez Urząd Miejski Wrocławia.

Stronami były osoby zaproszone do narady z głosem doradczym, rekrutowane spośród ekspertów i ekspertek w przedmiocie narady, osób występujących w imieniu jednostek miejskich, a także przedstawicieli i przedstawicielek stron społecznych reprezentujących interesy różnych grup mieszkańców i mieszkanki Wrocławia. Organizacje społeczne, których przedstawiciele lub przedstawicielki uczestniczyły w naradzie, nie mogły dodatkowo występować w roli stron komentujących jej przedmiot.

Osoby obserwujące zaproszone zostały do udziału w naradzie bez możliwości zabierania głosu. Mogły to być osoby zajmujące się naukowo lub zawodowo tematyką porad obywatelskich, osoby wyznaczone przez wrocławskie organizacje pozarządowe niebiorące udziału w naradzie w roli stron oraz osoby zainteresowane realizacją porad w innych jednostkach administracyjnych niż Wrocław. Decyzję o przyznaniu statusu osoby obserwującej podejmowali organizatorzy na podstawie indywidualnych zgłoszeń, przy czym liczba osób obserwujących nie mogła być większa niż cztery.

Decyzją uczestników i uczestniczek narady została ona wydłużona o jeden dzień, aby głosowanie nad rekomendacjami przebiegło bez pośpiechu i z należytą starannością.

Notatki z przebiegu każdego dnia narady oraz prezentacje dostępne są na [stronie konsultacji](#)

(www.wroclaw.pl/rozmawia/jakiej-strefy-czystego-transportu-potrzebujemy-eta-p-ii-narada-obywatelska).

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



ZESTAWIENIE REKOMENDACJI

Rekomendacje ogólne

Lp.	Rekomendacje ogólne
1	Stworzenie nowych stacji pomiarowych NO _x w reprezentatywnych miejscach we Wrocławiu, w planowanej SCT i poza nią, które umożliwią rzetelną ocenę stanu powietrza.
2	Zwiększenie częstotliwości i dostępności MPK, ze szczególnym uwzględnieniem linii podmiejskich. Równoległe polepszenie komunikacji miejskiej (częstotliwość zwiększona z co 12 do co 10 minut), podjęcie działań i wdrażanie planu tramwajowego).
3	Rozwój kolei miejskiej, m.in. wspólnego biletu oraz zwiększenie częstotliwości kursów.
4	Zwiększenie liczby miejsc na parkingach P&R, proporcjonalnie do liczby aut niespełniających kryteriów wjazdu do SCT.
5	Lepsza organizacji ruchu samochodowego, w tym tzw. zielonej fali.
6	Zadośćuczynienie lub dofinansowanie w wysokości do 10 tys. zł dla osób mieszkających w Strefie Czystego Transportu, które będą musiały wymienić samochód.



7	Prace związane z opracowaniem strefy powinny być zintegrowane z akcją informacyjną i edukacyjną dotyczącą skutków narażenia na emisję z transportu, łącznie z emisją hałasu.
8	Promowanie alternatywnych metod transportu.
9	Sporządzenie opinii prawnej dotyczącej Strefy Czystego Transportu uwzględniającej zasadę proporcjonalności.
10	Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską.
11	Przeprowadzenie obiektywnej analizy społecznych i ekonomicznych kosztów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu.
12	Likwidacja progów zwalniających na głównych ulicach tranzytowych.
13	W proponowanej przez Urząd Miasta formie SCT jako obszar zakazu wjazdu dla aut starych będzie nieskuteczną formą poprawy jakości powietrza. Należy szukać innych rozwiązań ograniczenia emisji NO ₂ z transportu.
14	Poprawa jakości powietrza na poziomie miasta.
15	Zlecić konsultacje projektu strefy czystego transportu specjalistom, nie lobbystom.
16	Przed wprowadzeniem strefy czystego transportu należy przygotować dobry model pozwalający ocenić możliwy efekt tego rozwiązania.



17	Wykonać modelu przyszłej SCT, która w przyszłości spełni normy UE (dyrektywa AAQD).
18	W kształcie proponowanym przez Urząd Miejski nie należy wprowadzać SCT.
19	Rzetelna kontrola stanu technicznego pojazdów ze szczególnym uwzględnieniem badania toksyczności spalin i zgodności stanu technicznego pojazdu ze specyfikacją fabryczną (problem z wyciętymi filtrami cząstek stałych i wyciętymi katalizatorami). Kontrola Stacji Kontroli Pojazdów pod względem rzetelności wykonywanych badań.
20	Zmienić metodykę wyliczania wrocławskiego indeksu jakości powietrza, by uwzględniała stacje komunikacyjne.
21	Przedstawienie systemu kar związanych z łamaniem zakazu wjazdu na obszar Strefy Czystego Transportu.
22	Planowanie przestrzeni miasta uwzględniającej kliny powietrza.
23	Wezwanie prezydenta Wrocławia do zaskarżenia uchwały sejmiku wojewódzkiego dotyczącej strefy czystego transportu do sądu administracyjnego.
24	Poprawa koordynacji działań komórek organizacyjnych Urzędu Miejskiego Wrocławia związanych z transportem, ochroną środowiska i



	planowaniem przestrzennym w taki sposób, by te działania wzajemnie się nie wykluczały w zakresie ochrony jakości powietrza.
25	Lobbowanie na rzecz zmian w prawie budowlanym i energetycznym na rzecz uproszczenia procedur w zakresie niskoemisyjnych źródeł energii.
26	Masowa promocja ruchu rowerowego.
27	Zlecenie badań dotyczących szkodliwości emisji specjalistom z jednostek naukowych, a nie zewnętrznym firmom komercyjnym o niejasnych powiązaniach z przemysłem.
28	Zlecenie scenariuszy do analiz i modelowania w zakresie wprowadzenia SCT uwzględniających zmiany w procesach urbanizacyjnych i strukturze pojazdów, liczbie pojazdów i wpływie na jakość powietrza.
29	Zlecenie analizy porównania emisji tlenków azotu w okresie pandemicznym, o zmniejszonym ruchu pojazdów i analogicznym, standardowym, na podstawie zebranych danych ze stacji pomiarowej aleja Wiśniowa oraz z systemu ITS.
30	Przeprowadzenie referendum wśród mieszkańców Wrocławia przed wprowadzeniem SCT.

Rekomendacje dotyczące obszaru

Lp.	Rekomendacje dotyczące obszaru strefy
-----	---------------------------------------



1	Niewyznaczanie obszaru SCT z powodu braku przeprowadzenia szczegółowych badań oraz braku referendum wśród wszystkich mieszkańców.
2	Obszar SCT powinien mieć czytelnie wyznaczone granice, oparte na torach kolejowych i rzece lub innych istniejących granicach.

Rekomendacje dotyczące kryteriów wjazdu

Lp.	Rekomendacje dotyczące kryteriów wjazdu
1	Zmiana kryteriów wjazdu z normy Euro na rzeczywiste pomiary czystości spalin pojazdów w trakcie corocznych przeglądów na SKP.
2	Rekomendujemy brak kryteriów zakazujących wjazdu do SCT ze względu na to, że to rozwiązanie jest krzywdzące dla części właścicieli pojazdów, którzy posiadają auta stare lub są ubożsi.
3	Zakaz wjazdu aut, z których usunięto fabrycznie zamontowany filtr cząstek stałych.
4	Kryterium likwidacji SCT – 5 lat z rzędu normy WHO nt. stężeń są spełnione.
5	Jeżeli SCT nie spowoduje statystycznie istotnych zmian w porównaniu do scenariusza bez jej wprowadzenia, to zostanie zlikwidowana.



6	Jeżeli SCT, nie spowoduje statystycznie istotnych zmian w porównaniu do scenariusza bez jej wprowadzenia, to należy zmienić kryteria.
7	Z uwagi na taki sam poziom NO _x dla diesli z Euro 6 i aut benzynowych z Euro 4 wydłużenie okresu dopuszczalności aut benzynowych z Euro 4 względem obecnej propozycji.
8	Zlecenie specjalistom z akademickich jednostek naukowych badań nt. toksyczności aut zasilanych LPG.

Rekomendacje dotyczące harmonogramu

Lp.	Rekomendacje dotyczące harmonogramu
1	Zaplanowany harmonogram wdrażania tego projektu jest zbyt krótki – wydłużyć czas wdrażania SCT.
2	Czas konsultacji jest niewystarczający i wymaga wydłużenia; obejmuje tylko ułamek społeczeństwa (20 osób z 700 tys. mieszkańców miasta).

Rekomendacje dotyczące wyłączeń

Lp.	Rekomendacje dotyczące wyłączeń
1	Wyłączyć z zakazu osoby starsze (60+).



2	Wyłączyć z zakazu osoby z niepełnosprawnościami (zgodnie z ustawą).
3	Wyłączyć z zakazu dostawców w godzinach wczesnoporannych i wieczornych.
4	Wyłączyć pojazdy, które w wyniku działań technicznych uzyskały „wyższe normy” (zgodnie z założeniami stref).
5	Wprowadzić możliwość wjazdu do SCT za opłatą.
6	1. Etap: • wyjątek: samochody mieszkańców i mieszkańek SCT zakupione przed 1 stycznia 2025 r. mają odroczone wymagania do 2. etapu (1 stycznia 2030 r.), • wyjątek: samochody osób starszych niż 60 lat mają możliwość wjazdu do SCT bez spełnienia kryteriów, • wyjątek: samochody dostawcze z grodzią stałą między kabiną kierowcy a przestrzenią ładunkową i minibusy do 8 osób (norma minimum Euro 5 dla silników diesla). 2. Etap: • samochody osób starszych niż 60 lat mają możliwość wjazdu do SCT bez spełnienia kryteriów.
7	Przyjęcie rekomendacji UM dotyczące wyłączeń.



8	Jeżeli musi być SCT, to z zakazu wyłączyć osoby zameldowane w SCT, osoby posiadające pojazdy objęte zakazem, do śmierci technicznej tych pojazdów.
9	Wyłączyć z zakazu samochody kupione przed przyjęciem uchwały.
10	Wyłączyć z zakazu osoby płacące podatki w Gminie.
11	Wyłączyć z zakazu osoby o niskich dochodach.
12	Dopuszczyć 4 wjazdy na rok pojazdów niespełniających kryteriów.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Najważniejszym wnioskiem z narady obywatelskiej dotyczącej Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu jest fakt, że na drugim etapie konsultacji społecznych **nie uzyskaliśmy konsensusu** co do kształtu, zasad i harmonogramu wdrażania Strefy.

Zebrane **rekomendacje są niespójne**, często wzajemnie sprzeczne i trudno na tej podstawie wypracować wnioski co do rozwiązań w zakresie SCT. Dalsze prace wymagają przygotowania kolejnych analiz z udziałem środowiska naukowego. Podczas narady odbyło się wiele rozmów na temat zasadności wprowadzania Strefy Czystego Transportu, jej granicy, harmonogramu czy listy wyłączeń.

Wszyscy uczestnicy i uczestniczki, mimo wszystko, stwierdzili zgodnie, że należy podejmować przeróżne działania mające na celu **poprawę jakości powietrza** we Wrocławiu. W ich ocenie narzędzie, jakim jest Strefa Czystego Transportu, jest kontrowersyjne i należy możliwie jak najlepiej przeanalizować m.in. aspekty prawne jej wprowadzenia, zasadność pod względem poprawy jakości powietrza czy długofalowe konsekwencje społeczno-gospodarcze.

Dla podjęcia decyzji **potrzebne jest więcej danych**, analiz, wiedzy, ale także publicznej dyskusji oraz oceny doświadczeń zebranych przez inne miasta. Będzie to możliwe dzięki decyzjom podjętym przez władze Warszawy, w której Strefa rozpocznie funkcjonowanie 1 lipca 2024 r. oraz Krakowa, który pierwotnie uchwalił tę samą datę wdrożenia strefy, jednak radni nowej kadencji



zdecydowali się przesunąć ją o rok (1 lipca 2025 r.), celem przeprowadzenia pogłębionych analiz i konsultacji.

W związku z tą sytuacją Prezydent Wrocławia podjął decyzję, że jako miasto **potrzebujemy więcej czasu** na zebranie dodatkowych danych i symulacji eksperckich, przedyskutowanie ich oraz dobór optymalnych narzędzi dla poprawy jakości powietrza w mieście.

Impulsem do powrotu do prac nad SCT będzie jasne oczekiwanie ze strony wrocławianek i wrocławian lub Rady Miejskiej Wrocławia, do której należy ostateczna decyzja w tej sprawie albo zmiana otoczenia prawnego, np. w odniesieniu do zapisów Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności. Kluczowe jest także zdecydowanie **większe wsparcie dla samorządów i społeczności lokalnych** ze strony instytucji na poziomie regionalnym, krajowym i europejskim, zarówno o charakterze organizacyjnym, jak i finansowym, a także wzmocnienie działań edukacyjnych oraz informacyjnych w zakresie zagrożeń związanych z zanieczyszczeniami powietrza, ich źródeł, rodzajów i konsekwencjach dla zdrowia i jakości życia mieszkank i mieszkańców miast. Takich działań nie da się skutecznie prowadzić wyłącznie na poziomie lokalnym.

Zgodnie z rekomendacjami narady, w przypadku ewentualnego powrotu do prac nad Strefą Czystego Transportu we Wrocławiu, w zdecydowanie większym stopniu w prace powinno zostać zaangażowane środowisko naukowe.

W trakcie narady wyraźnie wybrzmiała konieczność wzmocnienia jego uczestnictwa oraz brak zaufania do danych i analiz przygotowywanych przez podmioty związane z rynkiem, a zwłaszcza branżą motoryzacyjną.

Osią takiej współpracy, po ewentualnym wznowieniu prac, powinna być weryfikacja założeń SCT w kontekście celu jej wdrożenia. Zarówno zgodnie z przepisami prawa, jak i intencją wyrażoną w trakcie narady obywatelskiej



powinno nim być doprowadzenie do **stanu, w którym powietrze we Wrocławiu spełnia określone prawem normy jakości.**

Stan ten powinien być jednak lepiej niż obecnie mierzony i monitorowany, co także wyraźnie wybrzmiało w dyskusjach w trakcie narady. W tym zakresie Wrocław zwróci się z wnioskiem do Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska o rozwój obecnego systemu stacji pomiarowych w mieście – dla uzyskania szerszego spektrum danych.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: Miłosz Jakubowski (radca prawny, Fundacja Frank Bold), Paweł Karpiński (radny miejski), Małgorzata Kellner (radna miejska), Monika Kozłowska-Święconeć (Biuro Zrównoważonej Mobilności UMW), Przemysław Matyja (Wydział Planowania Przestrzennego UMW), Stefan Myszkowski (Technika Motoryzacyjna), Paweł Nogal (radca prawny), Cezary Sielużycki (uczestnik narady, Politechnika Wrocławska), Krzysztof Smolnicki (uczestnik narady, Rodzice dla Klimatu, Fundacja Ekorozwoju), Tomasz Stefanicki (Biuro Zrównoważonej Mobilności UMW), Wojciech Ufel (Uniwersytet Wrocławski), Małgorzata Werner (Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska Uniwersytetu Wrocławskiego), Tadeusz Zielonka (lekarz pulmonolog), Świętosława Żyniewicz (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska), Młodzieżowa Rada Miasta

Realizacja: Adrian Bukowski, Tadeusz Mincer, Jan Porębski, Ewa Sowińska, Karolina Walko (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Opracowanie raportu: Karolina Walko (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)



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

Wrocław miasto spotkań





Wrocław | lipiec 2024