



Jakiej strefy Czystego Transportu potrzebujemy?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z 1. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ	2
ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA Z 2. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ	7
ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z 3. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ	11
ZAŁĄCZNIK 4 – NOTATKA Z 4. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ	13
ZAŁĄCZNIK 5 – ZDANIA ODRĘBNE	14
ZAŁĄCZNIK 6 – STANOWISKA I UCHWAŁY	31
ZAŁĄCZNIK 7 – OPINIA PRAWNA ZLECONA PRZEZ URZĄD MIEJSKI	43
ZAŁĄCZNIK 8 – REGULAMIN NARADY	46
ZAŁĄCZNIK 9 – ZASADY LOSOWANIA	54
ZAŁĄCZNIK 10 – WYNIK LOSOWANIA	59
ZAŁĄCZNIK 11 – REKOMENDACJE	61

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



ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z 1. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ

Spotkanie 1. narady obywatelskiej – w ramach 2. drugiego etapu konsultacji społecznych na temat Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu – odbyło się **18 listopada 2023 r.** w godzinach od 10.00 do 14.00 w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34. Spotkanie moderował Tadeusz Mincer przy wsparciu Jana Porębskiego, Adriana Bukowskiego (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich) i Krzysztofa Zientała (Wydział Partycypacji Społecznej, UM Wrocławia). W spotkaniu wzięło udział **19 osób**.

Po powitaniu i krótkim przedstawieniu się uczestników i uczestniczek moderator nakreślił przebieg oraz zasady narady. Następnie zgromadzeni mieli za zadanie opracować pozostałe zasady obowiązujące w trakcie spotkania. Po tym nastąpiła dyskusja na temat lokalizacji, wdrażania i egzekwowania zasad SCT od strony prawnej. Uczestnicy przede wszystkim wyrażali chęć poznania dokładnej prawnej sytuacji projektu i dowiedzenia się, czy na pewno Strefa musi powstać.

Następnie poruszono kwestię stron. Moderator przedstawił propozycję stron zaproszonych na następną naradę i poinformował zgromadzonych o możliwości zgłaszania swoich propozycji do końca dnia 21 listopada 2023 r. Spisano również kwestie, które uczestnicy i uczestniczki chcieliby poruszyć z zaproszonymi ekspertami i ekspertkami reprezentującym strony. Po przerwie, około godziny 12.05, spotkanie opuścił 1 z uczestników.

Dalej moderator poruszył temat formy uczestnictwa zaproszonych stron w naradzie. Zaproponowano również zaproszenie przedstawicieli klubów obecnych w Radzie Miejskiej, jednak pomysł ten został odrzucony drogą głosowania.

Uczestnicy i uczestniczki obejrzelili prezentację multimedialną dr hab. n. med.



Tadeusza M. Zielonki, po której mieli możliwość zadawania pytań. Tematem prezentacji był wpływ zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu na zdrowie i życie ludzi.

Około godziny 13.45 spotkanie opuścił kolejny uczestnik.

Pod koniec spotkania wnioskowano o przedłużenie czasu następnej narady oraz transmitowanie jej od przyszłego spotkania. Ustalono, że narada w dniu 25 listopada odbędzie się w godzinach 9.00–15.00.

Propozycje stron złożone przez organizatorów i organizatorki:

- Monika Kozłowska-Święconek – Biuro Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia
- Przemysław Matyja – Wydział Planowania Przestrzennego UM Wrocławia
- Stefan Myszkowski – firma Technika Motoryzacyjna
- Świętosława Żyniewicz – GIOŚ Wrocław
- Firma Ricardo Plc. (Wielka Brytania)
- Młodzieżowa Rada Miasta
- Rady Osiedli – Gaj, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie
- Stowarzyszenie Wspólne Oparcie
- Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
- Wspólnota Mieszkaniowa Pelikan
- Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowaniu Środowiska, Uniwersytet Wrocławski

Propozycje stron złożone przez uczestników i uczestniczki:

- radca prawny Paweł Nogal, radca prawny



- przedstawiciel Rady Miejskiej Wrocławia
- osoba, która dokonałaby prawnej ekspertyzy wyglądu SCT
- decydenci w sprawie projektu
- radca prawny z Fundacji Frank Bold (np. Miłosz Jakubowski)
- funkcjonariusz straży pożarnej
- osoba zarządzająca transportem medycznym w skali województwa

Kwestie, które Uczestnicy chcieliby poruszyć z przedstawicielami stron:

1. Jakie są kompetencje ludzi odpowiedzialnych za wdrażanie SCT?
2. Jakie są realne korzyści z wprowadzenia projektu?
3. Ile aut we Wrocławiu nie spełnia warunków SCT?
4. Jaką korzyść przyniesie wyeliminowanie tych aut?
5. Czy dokonano szacunku ekonomicznego, społecznego i politycznego SCT?
6. Jakie rekompensaty proponuje się dla mieszkańców, którzy zezłomują auta?
7. Czy Urząd Miejski jest rzeczywiście prawnie zmuszony do wprowadzenia SCT w tym kształcie?
8. Czy projekt w obecnym kształcie osiągnie zamierzone cele?
9. Czy można wykonać analizę konsekwencji ekonomicznych wprowadzenia SCT?
10. Jaki jest wpływ zanieczyszczeń powietrza na zdrowie?
11. Jaki byłby efekt wprowadzenia SCT w wariantcie proponowanym?
12. Jakie są doświadczenia innych miast związane z wdrożeniem projektu?



13. Jakie są źródła i kompozycja smogu, na ile ograniczenie aut ma realny wpływ na poszczególne komponenty?
14. Jak rozległa powinna być Strefa?
15. Co z osobami o specjalnych potrzebach, które zostaną dotknięte skutkami wdrożenia Strefy?
16. Co ze starymi autami?
17. Jakie są koszty emisyjne związane z produkcją, użytkowaniem i utylizacją starych samochodów i samochodów elektrycznych?
18. Gdzie będą parkingi? Jak będzie zorganizowany transport we Wrocławiu w obliczu wprowadzenia Strefy?
19. Jak zostanie zwiększona przepustowość komunikacji miejskiej?
20. Czy mieszkańcy i mieszkańcy SCT sprostają finansowo skutkom jej wprowadzenia?
21. Jak wdrożenie SCT może wpłynąć na gospodarkę? Powinni wypowiedzieć się właściciele działalności gospodarczych zlokalizowanych w Strefie.
22. Jak wygląda kwestia bezpieczeństwa aut elektrycznych?
23. Jaki był wpływ lockdownu na zanieczyszczenia w mieście?
24. Jak mają się kwestie własności prywatnej i przymusu pozbywania się starych pojazdów – czy SCT nie wpłynie na majątek ich właścicieli?
25. Jaki jest przewidywany wpływ na poprawę zdrowia mieszkańców i spadek śmiertelności?
26. Jaki będzie koszt inwestycyjny dla miasta?
27. Czy w obecnym stanie MPK jest w stanie sprostać wymaganiom wykluczenia transportowego?



28. Jak wygląda przestrzenny rozkład natężenia ruchu w porównaniu z rozkładem emisji zanieczyszczeń?
29. Jaką część zanieczyszczeń wytwarzają samochody, a ile wytwarzają piece?
30. Co z dojazdami do SCT, która będzie nie tylko miejscem zamieszkania, ale i miejscem pracy dla mnóstwa ludzi?

Lista zagadnień, które zostaną omówione przez przedstawicieli zaproszonych instytucji:

1. Modelowanie wpływu SCT na jakość powietrza oraz skutki społeczno-ekonomiczne w Warszawie – Firma Ricardo Plc.
2. Ochrona jakości powietrza w planowaniu przestrzennym rozwoju Wrocławia – Przemysław Matyja, Wydział Planowania Przestrzennego UM Wrocławia
3. Polityka mobilności a jakość powietrza w mieście – Monika Kozłowska-Święconek, Biuro Zrównoważonej Mobilności, UM Wrocławia
4. Program ochrony powietrza i działanie SCT we Wrocławiu – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
5. Stanowiska wobec SCT i ich podstawy – Rady Osiedli: Gaj, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie
6. Monitoring jakości powietrza we Wrocławiu – Świętosława Żyniewicz, GIOŚ Wrocław
7. Modelowanie zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu – Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Uniwersytet Wrocławski.



ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA Z 2. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ

Spotkanie 2. w ramach narady obywatelskiej miało miejsce **25 listopada 2023 r.** w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34. Zgodnie z ustaleniami z poprzedniego tygodnia, czyli z pierwszego dnia obrad, spotkanie rozpoczęło się o godzinie 9.00, a zakończyło o godzinie 16.30. Spotkanie moderował Tadeusz Mincer przy wsparciu Jana Porębskiego, Adriana Bukowskiego (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich) i Krzysztofa Zientała (Wydział Partycypacji Społecznej, UM Wrocławia). W spotkaniu wzięło udział **20 osób**.

Wśród wypowiadających się ekspertów i ekspertek wystąpili:

- Miłosz Jakubowski, radca prawny (Fundacja Frank Bold),
- Monika Kozłowska-Świąconek – Biuro Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia,
- Stefan Myszkowski – Technika Motoryzacyjna,
- Paweł Nogal, radca prawny,
- Cezary Sielużycki – uczestnik narady, Politechnika Wrocławska,
- Tomasz Smoliński – Wydział Planowania Przestrzennego, UM Wrocławia,
- Krzysztof Smolnicki – uczestnik narady, Fundacja Ekorozwoju oraz Rodzice dla Klimatu.
- Tomasz Stefanicki – Biuro Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia,
- Małgorzata Werner – Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska Uniwersytetu Wrocławskiego,
- Świętosława Żyniewicz – Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Wrocław,



- przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa.

Po przedstawieniu obserwatorów i obserwatorek oraz przybyłych przedstawicieli i przedstawicielek stron wywiązała się dyskusja w kwestii rejestrowania spotkania. Niektórzy wyrażali poparcie dla nagrywania narady, powołując się na potrzebę upubliczniania procesu konsultacyjnego szerszej publiczności. Przeciwnicy natomiast nie uważali, żeby wypowiedzi uczestników i uczestniczek były na tyle eksperckie, aby przekazywać je do wiadomości publicznej. Moderator zarządził tajne głosowanie dotyczące tej kwestii. 5 głosujących wyraziło sprzeciw, 15 było za. Moderator wyjaśnił, że ze względu na brak stuprocentowego poparcia spotkanie nie będzie nagrywane, co wywołało zdecydowany sprzeciw większości osób. Ostatecznie ustalono, że z nagrania dźwięku zarejestrowanego w trakcie narady powstanie transkrypcja na piśmie.

Część merytoryczną spotkania rozpoczął Tomasz Stefanicki z Biura Zrównoważonej Mobilności UM Wrocławia, przedstawiając propozycję Urzędu dot. SCT przygotowaną na etap 2. konsultacji. Po tym Świętosława Żyniewicz (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska) omówiła stan zanieczyszczenia powietrza we Wrocławiu. Następnie przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego zaprezentowali założenia określone w aktualizacji programu ochrony powietrza.

W trakcie przerwy 1 uczestnik opuścił spotkanie.

Po przerwie uczestnicy i uczestniczki wysłuchali radców prawnych Pawła Nogala i Miłosza Jakubowskiego, którzy zaprezentowali dwa stanowiska odnośnie do tego, czy wprowadzenie SCT jest obligatoryjne czy nie.

Monika Kozłowska-Święconek omówiła w prezentacji aktualną politykę transportową i stan komunikacji miejskiej we Wrocławiu.

Tomasz Smoliński przedstawił, jak historycznie i obecnie uwzględniono ochronę jakości powietrza w planowaniu przestrzennym we Wrocławiu.



Na tym etapie spotkania osoby uczestniczące zostały poinformowane, że mogą wybrać kogo zaprosić na naradę w roli strony oraz w jakiej formie (osobiście czy pisemnie).

Ponadto uczestnikom i uczestniczkom wręczono formularz, w którym mieli możliwość napisania swoich rekomendacji dla SCT. Jedna z uczestniczek opuściła spotkanie ok. godziny 14, zostawiając formularz z rekomendacjami.

Małgorzata Werner przedstawiła prezentację dotyczącą potencjalnego modelowania SCT dla Wrocławia.

Stefan Myszkowski, ekspert w dziedzinie motoryzacji omówił techniczne aspekty emisji zanieczyszczeń transportowych. W tym momencie spotkanie opuścił kolejny uczestnik.

Następnie wywiązała się dyskusja w kwestii organizacji przyszłych spotkań. Drogą głosowania zdecydowano, że narada 2 grudnia 2023 r. odbędzie się o godzinie 9.00 oraz że zorganizowane zostanie jeszcze jedno, ostatnie spotkanie o godzinie 10.00 dnia 3 grudnia 2023 r. Miałoby być ono przeznaczone na wypracowywanie ostatecznych rekomendacji oraz głosowanie. Ponadto poprzez głosowanie ustalono możliwość delegowania pełnomocników i pełnomocniczek do ostatecznego głosowania, na wypadek braku możliwości uczestnictwa w ostatniej naradzie.

Na koniec Cezary Sielużycki omówił kwestię norm emisji a wieku auta na wybranym przykładzie, a Krzysztof Smolnicki przedstawił propozycję SCT według Dolnośląskiego Alarmu Smogowego i Rodziców dla Klimatu.

Uczestnicy i uczestniczki narady mieli możliwość zadawania pytań i zgłaszania uwag do każdej przedstawionej na spotkaniu prezentacji. Moderator poinformował zgromadzonych, że prezentacje zostaną im przekazane drogą mailową.

W trakcie pytań do prezentacji Cezarego Sielużyckiego i Krzysztofa Smolnickiego spotkanie opuściło wielu uczestników i uczestniczek.



Na koniec podjęto decyzję o zaproszeniu stron na kolejne spotkanie narady.



ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z 3. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ

Spotkanie 3. w ramach narady obywatelskiej miało miejsce **2 grudnia 2023 r.** w ODLOCIE. Strefie Partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 9.00 i trwało do godziny 14.10. Spotkanie moderował Tadeusz Mincer przy wsparciu Jana Porębskiego, Adriana Bukowskiego (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich) i Krzysztofa Zientala (Wydział Partycypacji Społecznej, UM Wrocławia). W spotkaniu wzięło udział **19 osób**.

Po nakreśleniu harmonogramu spotkania moderator rozdał uczestnikom i uczestniczkom list od Krzysztofa Smolnickiego (Fundacja Ekorozwoju oraz Rodzice dla Klimatu), który zrezygnował z dalszego uczestnictwa w cyklu spotkań. List przedstawiał stanowisko pana Krzysztofa wobec narady i SCT.

Następnie przedstawiono uczestnikom i uczestniczkom stanowiska pisemne stron, które zostały o to poproszone. Moderator odczytał nadesłane opinie i uchwały od rad osiedli: Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie, Stare Miasto oraz od Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia i Wspólnoty Mieszkaniowej Pelikan. Za zgodą organizatora do spotkania dołączyła radna miejska Małgorzata Kellner. Po krótkiej dyskusji na temat opinii nastąpiła prezentacja online przedstawicieli firmy Ricardo dotycząca analizy Strefy Czystego Transportu w Warszawie. Po tym uczestnicy i uczestniczki zadawali pytania do prezentacji.

Moderator poprosił o przesłanie materiałów zaprezentowanych w czasie spotkania, by mógł rozesłać je wszystkim uczestnikom i uczestniczkom.

Po krótkiej przerwie technicznej na spotkaniu online Paweł Karpiński – radny miejski, zaprezentował swoją opinię na temat prawnego aspektu wprowadzania SCT. Po prezentacji uczestnicy i uczestniczki mieli możliwość zadawania pytań radnemu.



Następnie pani Małgorzata Kellner zadała zgromadzonym pytanie, czy są za, czy przeciw wprowadzenia SCT i wysłuchała odpowiedzi i argumentów. Kilka razy wyrażono opinię, że SCT w proponowanym kształcie skupia się na poprawie jakości powietrza, jednakże nie uwzględnia potrzeb mieszkańców i wyzwań związanych z wprowadzeniem Strefy.

Po 20-minutowej przerwie moderator przybliżył uczestnikom i uczestniczkom pojęcie rekomendacji jako efektu prac narady – czym ona jest, na czym polega, czego dotyczy, kto jest jej adresatem. Ponadto przedstawił zalecane wartości/zasady, którymi warto kierować się przy spisywaniu rekomendacji. Wywiązała się krótka dyskusja dotycząca takiego formatu tworzenia finalnych rekomendacji oraz innych alternatywnych sposobów. Następnie Sławomir Gonciarz przedstawił swoją opinię prawną na temat SCT. Po tym przedstawione zostały dane pokazujące zmianę w ruchu samochodowym we Wrocławiu przed pandemią i w trakcie jej trwania oraz wpływ aut na stężenie NO_x.

Po ostatnich prezentacjach uczestnicy i uczestniczki zdecydowali drogą głosowania, że głosowanie nad rekomendacjami odbędzie się w sposób jawny. Moderator następnie poprosił o stworzenie rekomendacji ogólnych. Uczestnicy i uczestniczki w grupach przeglądali opinie spisane w zeszłym tygodniu w formularzach i zdecydowali, które odrzucają, a które stanowić będą rekomendacje do przegłosowania. Około godziny 14.05 spotkanie opuściły 3 osoby.



ZAŁĄCZNIK 4 – NOTATKA Z 4. SPOTKANIA NARADY OBYWATELSKIEJ

Ostatnie, 4. spotkanie w ramach narady obywatelskiej odbyło się **3 grudnia 2023 r.** w ODLOCIE. Strefie partycypacji przy ul. Piłsudskiego 34. Spotkanie moderowane było przez Tadeusza Mincera przy wsparciu Jana Porębskiego i Karoliny Walko (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich). Spotkanie trwało od godziny 10.00 do godziny 14.30. W naradzie wzięło udział **18 osób**.

Na wstępie moderator nakreślił harmonogram spotkania. Następnie przedstawili się pełnomocnicy i pełnomocniczki wyznaczeni przez uczestników i uczestniczki, którzy nie mogli brać udziału w naradzie.

Uczestnicy dyskutowali nad ostateczną formą i brzmieniem rekomendacji – niektóre usuwano, inne dodawano, modyfikowano i doprecyzowywano. Po tym zostały one podzielone na 5 tematycznych sekcji: ogólne, dotyczące obszaru SCT, kryteriów wjazdu, harmonogramu wdrażania i rodzaju wyłączeń.

Uczestnicy i uczestniczki głosowali nad rekomendacjami w poszczególnych sekcjach.

W miarę opuszczania spotkania przez uczestników i uczestniczki nad rekomendacjami głosowało odpowiednio: ogólne – 18 osób; dotyczące obszaru SCT, kryteria wjazdu i harmonogram wdrażania – 17 osób; dotyczące rodzaju wyłączeń – 15 osób.

Na końcu moderator poinformował uczestników i uczestniczki o możliwości sprawdzenia treści opinii do dnia 8 grudnia do godziny 15.00 i terminie zdania raportu z konsultacji – 60 dni od ich zakończenia.



ZAŁĄCZNIK 5 – ZDANIA ODRĘBNE

Zdanie odrębne 1.

Strefa Czystego Transportu nie jest idealnym rozwiązaniem, ani jedynym działaniem, które Miasto powinno podjąć. STC powinna być połączona z szeregiem innych, kompleksowych działań mających zmniejszyć sumaryczną liczbę aut poruszających się po mieście oraz mających na celu poprawę jakości powietrza z niesamochodowych źródeł (wymiana pieców, termoizolacja). Tylko jako element większej całości i tylko w bardziej restrykcyjnej formie przyniesie pożądane efekty.

W szczególności nie zgadzam się z następującymi przyjętymi rekomendacjami:

- **Nieskuteczności SCT w proponowanej przez urząd formie** Proponowana przez UM forma SCT jest zbyt mało restrykcyjna, aby była skuteczna i jej obszar powinien być powiększony. W aktualnej formie będzie jedynie iluzoryczna, a jej efekty niemierzalne (np. z powodu braku stacji pomiaru NO₂ wewnątrz Strefy)
- **Wezwania Prezydenta Wrocławia do zaskarżenia uchwały sejmiku** Niezależnie czy miasto musi wprowadzić SCT, miasto powinno dbać o zdrowie obywateli, a więc zaskarżanie uchwały sejmiku jest niepotrzebne, a SCT wprowadzona.
- **Referendum przed wprowadzeniem SCT**

SCT nie powinna być kwestią referendum a merytorycznej debaty na argumenty oraz ogromnej pracy u podstaw w celu edukacji mieszkańców nt. skutków i źródeł zanieczyszczenia powietrza. Referendum lokalne, choć kosztowne, nie cieszą się popularnością, przez co nie będzie miało ono mocy prawnej.
- **Działań, jeżeli SCT nie wprowadzi istotnych zmian**



SCT powinna być przeanalizowana w 2030 r. i 2035 r. pod kątem skuteczności, a działania podjęte zgodnie z wówczas obowiązującą wiedzą. Jeżeli analizy scenariuszowe pokazywać będą możliwe zmiany w celu poprawy efektywności SCT, powinny zostać wdrożone, jeżeli jednak analizy pokazywać będą wyczerpanie formuły SCT powinna zostać zlikwidowana.

- **Niewyznaczania obszaru SCT**

SCT powinna zostać wyznaczona po uwzględnieniu uwag, w szczególności włączeń, ustalonych w naradzie. Strefa powinna być większa niż zaproponowana przez miasto, przynajmniej wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej. W innym wypadku będzie nieskuteczna.

- **Kryteriów wjazdu na podstawie rzeczywistych pomiarów czystości spalin pojazdów**

Ideowo rekomendacja jest rozsądna, ale zbyt trudna do realizacji. Norma Euro to ustandaryzowany test, mierzący emisje w wielu warunkach. Jest niedoskonały, bo mierzy jedynie modelowe nowe auto, ale będzie znacznie lepszy niż pomiar na SKP na jałowym biegu. Powinno być to połączone z rekomendacją nt. skuteczniejszej kontroli SKP, aby wyeliminować z ruchu auta niesprawne. Ograniczenia na podstawie norm Euro są standardem w SCT w innych krajach.

- **Braku kryteriów zakazujących wjazdu do SCT**

SCT powinna mieć kryteria wjazdu, aby miała sens, jednocześnie należy uwzględnić wyrażone obawy przez mieszkańców w czasie narady. Kryteria powinny być przynajmniej tak restrykcyjne, jak zaproponował urząd.

- **Wyłączenia z zakazu osoby 60+**

Wyłączenie osób starszych kierujących pojazdem powinno być czasowe (do 2030 r.), a jego kryterium wyższe (70+). Wrocław posiada darmową komunikację zbiorową oraz darmowe taksówki dla seniorów, a więc osoby



starsze mają alternatywę. Tak niski próg w połączeniu z wyłączeniami dla mieszkańców oraz aut zakupionych przed wprowadzeniem SCT zbyt mocno ogranicza efektywność Strefy.

- **Wprowadzenia możliwość wjazdu do SCT za opłatą**

Umożliwienie wjazdu aut za opłatą podminowuje wiarygodność SCT jako działania prozdrowotnego, a pokazuje je jako działanie fiskalne. Wdrożenie takiej możliwości będzie trudne do obronienia wizerunkowo.

- **Przyjęcia rekomendacji UM dotyczące wyłączeń**

Wyłączenia postulowane przez miasto powinny być dodatkowe do rekomendowanych przez radę.

- **Wyłączenia dla dostawców**

Wyłączenie samochodów dostawczych powinno być czasowe (do 2030 r.) i dotyczyć jedynie godzin 5–8 i 20–23.

- **Wyłączenia dla osób zameldowanych, płacących podatki i osób o niskich dochodach**

Wyłączenia te powinny mieć zastosowanie tylko dla aut zakupionych przed wprowadzeniem SCT. Mieszkańcy, kupując, mogli nie wiedzieć o jej przyszłym wprowadzeniu, ale gdy już istnieje i chcą kupić kolejne auto, powinni się dostosować.

- **Ułatwienia dla ruchu samochodowego**

Miasto nie powinno wspierać ruchu samochodowego, a jego alternatywy. To auta są głównym emitentem NO₂ i przez nie wprowadzona ma być SCT. Powodują znacznie większy koszt zewnętrzny niż inne sposoby przemieszczania, więc ruch nimi powinien być ograniczany. Zapisane jest to również w strategiach miejskich oraz popierane przez większość mieszkańców. Zamiast polepszać ruch indywidualny, wprowadzając SCT,



Wrocław powinien do 2030 r. zrealizować w całości Wrocławski Plan Tramwajowy 2.0 oraz Wrocławską Strategię Rowerową, co znacznie zmniejszy liczbę podróży samochodowych.

- **Likwidacji progów zwalniających**

Progi zmniejszają prędkość aut, a przez to ratują życie. Ułatwiają przejście na pasach, a montowane są na wniosek mieszkańców.

- **Zwiększenia liczby miejsc na parkingach P&R**

Liczba miejsc na parkingach P&R powinna być zwiększona, ale nie proporcjonalnie do liczby aut niespełniających kryterium. Byłoby to nieefektywne wykorzystanie przestrzeni i środków. Spory parking na 500 aut zapełni jedynie dwa tramwaje. Lepszym rozwiązaniem byłaby współpraca z gminami ościennymi w celu budowy parkingów P&R przy węzłach kolejowych poza miastem oraz polepszenie kolei aglomeracyjnej.

- **Dofinansowania 10 tyś. dla osób, które będą musiały wymienić samochód**

Zaproponowane dofinansowanie jest zbyt duże, powinno dotyczyć też jedynie aut zakupionych przed uchwaleniem SCT. Miasto mogłoby też zapewnić każdej rodzinie z autem niespełniającym wymogów STC bezpłatny bilet na komunikację miejską na dwa lata.

- **Wprowadzenia bezpłatnych przejazdów MPK**

Ważniejsza od bezpłatnych przejazdów MPK jest jakość usług. Pokazują to przykłady miast, które proponowaną zmianę wprowadziły. Wrocław powinien zwiększać jakość usług, między innymi przez wprowadzenie buspasów (które zwiększą szybkość i niezawodność), zwiększenie częstotliwości oraz budowę kolejnych linii tramwajowych.

- **Niewystarczającego czasu konsultacji**



Po akcji edukacyjnej i w ramach konsultacji miasto powinno przeprowadzić sondaż na reprezentatywnej grupie mieszkańców i użytkowników miasta nt. poparcia dla SCT. W ten sposób możliwe będzie określenie zdania tak zwanej „milczącej większości”.

Oraz nie zgadzam się z faktem, że następujące rekomendacje nie zostały przyjęte:

- **Propozycja Rodziców dla Klimatu i Dolnośląskiego Alarmu Smogowego**

Jest to bardzo dobra i przemyślana, kompleksowa propozycja uwzględniająca wiele uwag mieszkańców. Rozróżnia osoby kupujące auto przed i po wprowadzeniu SCT, daje dłuższy czas na wdrożenie, a zarazem po 2030 r. przyniesie wymierny skutek, co jest zbieżne z wieloma pozostałymi rekomendacjami.

- **Stworzenie buspasów na ulicach dwupasmowych**

Być może nie na każdej dwupasmowej ulicy, ale na zdecydowanej większości dwupasmowych ulic, jeżeli poruszają się po niej dwie linie autobusowe, powinny być buspasy. W takim przypadku więcej osób porusza się komunikacją zbiorową, niż samochodami, a zwiększenie ich szybkości to większy komfort pasażerów i oszczędności finansowe dla miasta.

- **Ograniczenie możliwości poruszania się autem na podstawie numerów rejestracyjnych na wzór Paryża**

Kierunkowo się zgadzam z postulatem, w Polskiej rzeczywistości schemat musiałby ulec jednak zmianie, bo część rejestracji kończy się na literę.

Zdanie odrębne 2.

Wstęp

Wszyscy chcemy oddychać świeżym powietrzem. Ta oczywista prawda powinna nam przyświecać w dalszej analizie i pochyleniu się nad problemem polepszenia jakości powietrza we Wrocławiu. Nasze stanowisko jest efektem analizy dostępnych informacji, badań, przykładów i szerszego spojrzenia na omawiane



zagadnienie. Interesują nas efektywne rozwiązania, po których jesteśmy w stanie spodziewać się rzeczywistych i skutecznych rezultatów, a bilans zysków i strat będzie dodatni. W związku z powyższym, analizujemy i rekomendujemy rozwiązania w konkretnych obszarach.

1. Konsultacje społeczne

Nie mamy wątpliwości, że Urząd Miasta prowadził pozorne działania informujące wrocławian o konsultacjach społecznych w sprawie SCT. Projekt, który ma ogromny wpływ na lokalną społeczność, miał zostać wprowadzony po cichu. Uważamy, że jest to zamach na demokratyczne wartości wspólnotowego decydowania o ważnych problemach, wszak nie mówimy o postawieniu ławki w osiedlowym parku.

Nasze żądania:

- Przeprowadzenie szerokich, dostępnych i otwartych konsultacji społecznych po dużej i skutecznej kampanii informującej o zbliżających się rozmowach.
- Skuteczne zaangażowanie rad osiedli i włączenie ich w organizowanie lokalnych konsultacji dla mieszkańców poszczególnych osiedli.
- Dopuszczenie do rozmów stron o różnorodnych poglądach na temat SCT.
- Niech wygra siła argumentu, a nie argument siły.

Osobisty patronat Prezydenta Wrocławia nad przeprowadzeniem konsultacji, a co za tym idzie wzięcie odpowiedzialności za finalnie podjęte decyzje.

- Porzucenie absolutnie nieakceptowalnej koncepcji prowadzenia konsultacji za zamkniętymi drzwiami.
- Powszechny dostęp do materiałów z konsultacji oraz zapewnienie transmisji na żywo każdego etapu spotkań z mieszkańcami – transparentność prawem mieszkańców.

2. Przedstawione prezentacje



Jednoznaczne wnioski, jakie można wyciągnąć z przeprowadzonych tzw. konsultacji na drugim etapie, są następujące: brak danych i rzetelnych analiz, na podstawie których można świadomie przystąpić do wdrażania SCT. Brak rzetelnych analiz i prognozowania efektów wprowadzenia SCT na jakość powietrza oraz jego negatywnych efektów. W związku z powyższym domagamy się następujących działań, które będą poprzedzać poważne i obiektywne konsultacje społeczne w zakresie SCT:

- **Zaskarżenie uchwały Sejmiku Wojewódzkiego** nakazującego Urzędowi Miasta Wrocławia wprowadzenie SCT, aby definitywnie wyczerpać wszelkie wątpliwości w zakresie przymusu, za którym kryją się urzędnicy.
- Zlecenie rzetelnej **analizy ekonomiczno-społecznej** wprowadzenia SCT, a w szczególności jej wpływu na lokalną przedsiębiorczość oraz pogłębienia rozwarstwienia społecznego.
- Odsunięcie od prowadzenia analiz, raportów czy też traktowania w kategoriach ekspertów wszelkich firm i organizacji pozostających w ewidentnym konflikcie interesów, na przykład takich jak PSPA lub Ricardo, które to podmioty mają wprost powiązania z koncernami motoryzacyjnymi i/lub produkują konkretne rozwiązania dla branży pojazdów elektrycznych.
- Wsparcie GIOŚ w zakresie **zwiększenia liczby punktów pomiarowych** szkodliwych substancji lotnych we Wrocławiu. Celem jest zebranie możliwie dużej ilości informacji w celu dalszej analizy przyczynowo-skutkowej. Wyciąganie wniosków na podstawie jednego punktu we Wrocławiu uważamy za absurdalne i nierzetelne.
- **Usprawnienie komunikacji zbiorowej** jest absolutnym fundamentem rozważań ograniczania możliwości poruszania się mieszkańców. Urząd Miasta musi zacząć wymagać w pierwszej kolejności od siebie. Rekomendujemy znaczne usprawnienie komunikacji zbiorowej, działania



zmierzające do odbudowania nikłego już zaufania mieszkańców do usług MPK oraz uatrakcyjnienie tych usług na zasadach rynkowych.

- Przywrócenie jednego biletu komunikacyjnego z PKP.
- Urzędnicy Miasta powinni dawać przykład z góry. Rekomendujemy, by urzędnicy, radni miejscy, inni miejscy oficjele oraz najbliższe rodziny w/w zrezygnowali z poruszania się po mieście swoimi pojazdami i podzielili się z opinią społeczną swoimi osobistymi doświadczeniami wykluczenia komunikacyjnego.
- Zmiana polityki planowania przestrzennego i natychmiastowe zaprzestanie zabudowywania naturalnych ciągów powietrznych Wrocławia.
- Zlecenie analizy oraz przygotowania modelowania scenariuszowego wrocławskim uczelniom wyższym i naukowcom niezwiązanymi finansowo z koncernami motoryzacyjnymi.
- Zlecenie analizy jakości powietrza i emisji poszczególnych szkodliwych substancji w porównaniu do okresu głębokich lockdownów, kiedy to ruch pojazdów był znacznie ograniczony.
- Przedstawić jasne stanowisko w zakresie zwiększania obszaru i zaostrzania wymogów odnośnie do aut w przyszłości. Na przykładzie Warszawy mamy prawo obawiać się, że UM Wrocławia będzie stale wykluczał coraz większą liczbę mieszkańców i jedynie najbardziej zamożni zostaną uprzywilejowani do poruszania się po mieście.

Wnioski

Strefa Czystego Transportu to projekt, który niewątpliwie dotknie większość mieszkańców i osób stale odwiedzających Wrocław. Tym bardziej dziwi fakt, że brak jest rzetelnych analiz i danych, na podstawie których można wyciągnąć wnioski o zasadności wprowadzenia SCT we Wrocławiu. Urząd Miasta Wrocławia zasłaniając się przymusem wprowadzenia SCT wynikającym z uchwały Sejmiku



Wojewódzkiego, nie zrobił nic, by przekonać mieszkańców do słuszności tego projektu.

Jako mieszkańcy Wrocławia domagamy się rzetelnych informacji i opinii, również tych przeciwnych, a kwestię wprowadzenia SCT we Wrocławiu należy rozstrzygnąć w drodze **REFERENDUM**.

Nic o nas, bez nas!

Zdanie odrębne 3.

Ruch społeczny Rodzice dla Klimatu, reprezentowany przez uczestniczkę narady obywatelskiej „Jakiej Strefy Czystego Transportu potrzebujemy?”, Małgorzatę Słowińską, składa zdanie odrębne do rekomendacji wyżej wymienionej narady przyjętych przez głosowanie w dniu 04.12.2023.

Część uczestników w czasie trwania narady podważała jej założenia przedstawione w Regulaminie oraz jej zakres i cel, czyli skonsultowanie z obywatelami aktualnej propozycji Urzędu Miasta Wrocławia dla Strefy Czystego Transportu obejmujące obszar, kryteria wjazdu, harmonogram i wykluczenia. Motywacją tych uczestników jest udowodnienie, że prawny obowiązek wynikający z uchwalonej 13 lipca 2023 r. przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego aktualizacji wojewódzkiego Programu Ochrony Powietrza jest niezgodny z Konstytucją RP. Jednocześnie narada rekomenduje jednogłośnie podjęcie działań w celu poprawy jakości powietrza w mieście.

W związku z powyższym uważam za sprzeczne i nie popieram poniżej wymienionych rekomendacji narady, ponieważ opóźni i zdestabilizuje to działania Miasta na rzecz ochrony powietrza i zdrowia jego mieszkańców:

1. Sporządzenie opinii prawnej dotyczącej Strefy Czystego Transportu uwzględniającej zasadę proporcjonalności.
2. Przeprowadzenie referendum wśród mieszkańców Wrocławia przed wprowadzeniem SCT.



3. Wezwanie prezydenta Wrocławia do zaskarżenia uchwały sejmiku wojewódzkiego dotyczącej Strefy Czystego Transportu do sądu administracyjnego.

Zgodnie z przedstawionymi w trakcie narady opiniami prawnymi Miłosza Jakubowskiego z Fundacji Frank Bold oraz opinią wykonaną na zlecenie przedstawiciela Urzędu Miasta wprowadzenie Strefy Czystego Transportu dla Wrocławia jest obowiązkowe i zgodne z aktualnym stanem prawnym.

Celem Strefy Czystego Transportu dla Wrocławia jest skuteczna poprawa jakości powietrza w mieście, zwłaszcza w zakresie emisji tlenków azotu, których normy roczne są przekroczone (jedynie w 2020 r. roczna norma emisji dla dwutlenku azotu została dotrzymana przez zmniejszenie ruchu samochodowego wywołane pandemią Covid-19). W związku z powyższym uważam za przeciwnie skuteczne wszystkie rekomendacje narady mające na celu zablokowanie jej wprowadzenia i ograniczenie skuteczności, takie jak:

1. Niewyznaczanie obszaru SCT z powodu braku przeprowadzenia szczegółowych badań oraz braku referendum wśród wszystkich mieszkańców.
2. Rekomendujemy brak kryteriów zakazujących wjazdu do SCT ze względu na to, że to rozwiązanie jest krzywdzące dla części właścicieli pojazdów, którzy a) posiadają auta stare, b) są ubożsi.
3. Jeżeli SCT nie wprowadzi statystycznie istotnych zmian, w porównaniu do scenariusza bez wprowadzenia SCT, to zostanie zlikwidowana.
4. Możliwość wjazdów za opłatą.
5. Jeżeli musi być SCT z zakazu wyłączyć osoby zameldowane w SCT, osoby posiadające pojazdy objęte zakazem, do śmierci technicznej, tych pojazdów.
6. Wyłączenie samochodów zakupionych przed przyjęciem uchwały.
7. Wyłącznie dla osób płacących podatki w Gminie.



Uważam również, że rekomendacja promowania alternatywnych środków transportu, jak rowery i komunikacja miejska, stoi w sprzeczności z przywilejami dla kierowców prywatnych samochodów jak:

1. Lepsza organizacja ruchu samochodowego, w tym tzw. zielonej fali – organizacja ruchu powinna priorytetowo przepuszczać transport publiczny, ze względu na większą ilość użytkowników przewożonych w pojeździe.
2. Likwidacja progów zwalniających na głównych ulicach tranzytowych – progi zapewniają bezpieczeństwo pieszym na pasach bez sygnalizacji świetlnej.
3. Zadośćuczynienie lub dofinansowanie dla osób mieszkających w Strefie Czystego Transportu, które będą musiały wymienić samochód w wysokości do 10 tys. zł – środki pozyskane w wyniku wprowadzenia Strefy Czystego Transportu powinny być przeznaczone na dobro wspólne jak rozbudowa infrastruktury komunikacji zbiorowej i rowerowej, lepsza organizacja stref P+R, darmowe bilety komunikacji aglomeracyjnej.

Jako ruch społeczny Rodzice dla Klimatu wraz z Dolnośląskim Alarmem Smogowym i Akcją Miasto przedstawiliśmy w ramach narady odrębny projekt Strefy Czystego Transportu dla Wrocławia, który jest do odnalezienia na naszych profilach i dokumentacji z narady. Rekomendujemy ten projekt do wykonania modelowania jego wpływu na emisję zanieczyszczeń (NO₂ i PM 2.5) oraz do wykonania dla tego projektu analizy zysków i strat społecznych i ekonomicznych, do porównania z analogicznymi badaniami aktualnego projektu SCT Urzędu Miasta Wrocławia.

Zdanie odrębne 4.

Szanowni Państwo

W nawiązaniu do serii konsultacji społecznych dotyczących Strefy Czystego Transportu (SCT) we Wrocławiu chciałbym niniejszym skorzystać z tzw. formuły zdania odrębnego, jako że w czasie konsultacji nie wszystko udało się przedstawić z uwagi na mnogość wątków.



1. Czy SCT we Wrocławiu ma sens?

Wydaje mi się, że wprowadzenie SCT we Wrocławiu nie zmieni jakości powietrza na lepsze. Powód jest prosty – przyczyną złej jakości powietrza w zakresie transportu drogowego¹ jest nie tyle relatywnie ograniczona liczba starych aut, co ogólnie zbyt duży (bo aż 41%) udział transportu samochodowego w poruszaniu się po mieście. Tymczasem komunikacja zbiorowa to ledwie 28%, a transport rowerowy to marne 6%. Dlatego należy zrobić wszystko, aby zachęcić wrocławian do przesiadki z samochodów na transport zbiorowy oraz rowerowy.

2. Skuteczne rozwiązania

Skuteczne rozwiązanie powinno wykorzystać efekt skali. Wzorem Paryża w krytycznych okresach można by ograniczyć ruch aut o połowę, zezwalając na ruch na przemian autom o numerach rejestracyjnych zakończonych na (0, 2, 4, 6, 8) w dni parzyste versus (1, 3, 5, 7, 9) w dni nieparzyste.

Zalecałbym darmową komunikację zbiorową² (przynajmniej w krytycznych okresach) oraz zmasowaną promocję ruchu rowerowego przez cały rok, przy dbałości o stan ścieżek rowerowych w zimie.

Wzorem Belgii, Holandii oraz Wielkiej Brytanii można by wprowadzić gratyfikacje finansowe dla osób dojeżdżających do pracy rowerem³. Dobrze byłoby utworzyć wiele wygodnych i videomonitorowanych rowerowni, aby rowerzyści nie obawiali się kradzieży swoich rowerów.

Miasto powinno znacząco zwiększyć tabor MPK, aby znacznie zwiększyć częstotliwość kursowania w godzinach szczytu i rozładować tłok w MPK. Bez tego

¹Ogrzewanie mieszkań i domów paliwami fatalnej jakości to osobny, lecz nie mniej istotny wątek.

²Według przedstawionych nam szacunków firmy Ricardo poprawa jakości powietrza w dużym mieście przekłada się na zyski rządu miliardów PLN. Skoro tak, byłoby z czego zafundować mieszkańcom darmowy transport publiczny. Wystarczy odpowiednio wcześniej pomyśleć o kredycie umożliwiającym szybkie wdrożenie tego rozwiązania.

³<https://www.weforum.org/agenda/2019/02/the-netherlands-is-giving-tax-breaks-to-cycling-commuters-and-they-re-not-the-only-ones>.



nie przekona wygodnych kierowców dojeżdżających marne kilka kilometrów autem zamiast komunikacją miejską.

3. Europejski standard emisji spalin

Jeśli SCT zostanie utworzona, to ograniczenia w dostępie aut do SCT nie powinny zależeć od wieku aut, ale ew. od norm Euro⁴. Wynika to z faktu, że producenci samochodów implementują standardy norm Euro na kilka lat przed ich obowiązywaniem, co sprawia, że samochody spełniają wymagania norm wcześniej, niż wydawałoby się na podstawie dat obowiązywania norm. Stosowne informacje można znaleźć w katalogach samochodowych. Przykładowo, katalogi BMW (ale dotyczy to także innych producentów) już w 2003 r. podawały, że określone silniki benzynowe spełniają normę Euro 4, mimo że formalnie zaczęła ona obowiązywać dopiero w 2006 r.

CEPIK natomiast przypisuje autom normę Euro na podstawie daty obowiązywania normy i dlatego robi to błędnie. Z uwagi na ograniczenia miejsca podam tu tylko jeden przykład. Katalog BMW modelu E60 wydrukowany w 2003 r. podaje, że wszystkie silniki benzynowe zastosowane w E60 spełniają normę Euro 4. Tymczasem CEPIK błędnie przypisuje normę Euro 3 BMW E60 z 2003 r., z benzynowym silnikiem M54B22 spełniającym normę Euro 4.

4. Silniki ZI versus ZS

Z uwagi na znany problem emisji cząstek stałych oraz tlenków azotu w silnikach o zapłonie samoczynnym (ZS, tzw. silniki Diesla) wstępna koncepcja SCT zakłada, że samochody z takimi silnikami będą miały trudniej o pięć lat wcześniej względem samochodów z silnikami o zapłonie iskrowym (ZI, czyli benzynowymi). Uważna analiza wymagań norm Euro⁵ pokazuje, że norma Euro 4 dla aut osobowych z silnikami ZI podaje takie same ograniczenia dla emisji tlenków azotu jak norma Euro 6 dla aut osobowych z silnikami ZS, czyli 0,08 g/km. Z tego

⁴https://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards.

⁵ ibidem.



powodu warto byłoby skonsultować ze specjalistami wydłużenie o kolejnych pięć lat okresu kompatybilności z SCT aut z silnikami ZI spełniającymi normę Euro 4. Zwłaszcza że w Polsce wiele nowoczesnych aut z silnikami ZS poddawanych jest nagannemu procederowi wycinania filtrów cząstek stałych, przez co ich negatywny wpływ na środowisko jest znacznie większy niż sporo starszych aut z silnikami ZI spełniającymi normę Euro 4.

5. Faktyczny stan techniczny pojazdów

Skutecznym rozwiązaniem byłaby rzetelna kontrola rzeczywistego stanu technicznego pojazdów podczas okresowych przeglądów technicznych w Stacjach Kontroli Pojazdów. Miasto powinno lobbować w rządzie RP, aby wprowadzono restrykcyjne prawo przewidujące wysokie kary dla właścicieli samochodów, którzy zdecydowali się na wycięcie filtrów cząstek stałych oraz katalizatorów, a także dla diagnostów, którzy dopuszczają takie pojazdy do ruchu. Nowoczesny samochód z silnikiem ZS ale z wyciętym filtrem cząstek stałych stanowi znacznie większe zagrożenie dla zdrowia niż dużo starszy pojazd z silnikiem ZI. Warto także zauważyć, że normy Euro niewiele mówią o rzeczywistej emisji spalin⁶.

6. Obszar SCT

Ewentualna SCT nie powinna obejmować całego miasta, gdyż są we Wrocławiu wartościowe auta klasyczne, które nie mogą łatwo zostać zabytkami, gdyż wiek dla aut zabytkowych zwiększono z 25 lat do 30 lat, co przy całomiejskiej SCT nie pozwalałoby takim autom nawet na wyjazd z miasta na wycieczkę czy zlot.

7. Komu ufać

Z uwagi na etykę badań i unikanie tzw. konfliktu interesów w badaniach modelowanie oraz opracowanie ekspertyz powinno być powierzone naukowcom oraz inżynierom z wrocławskich akademickich jednostek naukowych, a nie

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards#%22Cycle_beating%22_controversy.



podmiotom komercyjnym o niejasnych powiązaniach z przemysłem operującym wg paradygmatu tzw. paliw alternatywnych.

Zdanie odrębne 5.

Jako przedstawiciel Fundacji EkoRozwoju i Dolnośląskiego Alarmu Smogowego w trakcie tzw. narady obywatelskiej p.t. „Jakiej Strefy Czystego Transportu potrzebujemy?” składałam zdanie odrębne do rekomendacji wyżej wymienionej narady przyjętych przez głosowanie w dniu 04.12.2023 r.

Tak zwane rekomendacje narady mające na celu ograniczenie skuteczności działania Strefy Czystego Transportu SCT są niereprezentatywne z uwagi na charakter i sposób prowadzenia procesu na skutek, w szczególności:

1. Niewystarczającej **kampanii informacyjnej** dot. potrzeby wdrażania SCT w odniesieniu do zagrożeń zdrowotnych oraz śmiertelności wywoływanej we Wrocławiu przez smog komunikacyjny. Brak takiej kampanii jest skutkiem polityki „propagandy sukcesu” prowadzonej przez Prezydenta Wrocławia oraz Urząd Miejski. Naszym zdaniem nie można rozwiązać problemu, jeśli udaje się, że go nie ma, lub nie jest wystarczająco istotny. Odpowiedzialność za prowadzenie polityki prozdrowotnej i dbanie o zdrowie i życie wrocławian leży w stu procentach w gestii Prezydenta i Rady Miasta.
2. Nieadekwatnej **formuły** narady faworyzującej i wręcz zapraszającej na nią środowiska przeciwne SCT – co naszym zdaniem znacząco zaburza reprezentatywność spotkania i podważa wiarygodność „plebiscytowego” głosowania. Przy tak wyznaczonych kryteriach udziału (dwa głosy ngo za, dwa przeciw, naukowcy, urzędnicy) można było zadbać również o głos poszkodowanych przez brak SCT, czyli np. astmatyków, pracowników służby zdrowia (np. pulmonolog, onkolog) nie tylko w formie strony, ale w formie uczestnika.



3. Sprowadzenia **dyskusji** na naradzie z pytania: jak wprowadzać? na: czy wprowadzać? Naszym zdaniem jest to niezgodne z celem narady (i jej tytułem) oraz sprzecznie z prawem nakazującym wprowadzenie SCT.

W szczególności **stanowczo kwestionujemy** tzw. rekomendacje mające na celu bojkotowanie i blokowanie wprowadzenia SCT poprzez:

1. Sporządzenie opinii prawnej dotyczącej Strefy Czystego Transportu uwzględniającej zasadę proporcjonalności.
2. Przeprowadzenie referendum wśród mieszkańców Wrocławia przed wprowadzeniem SCT.
3. Wezwanie prezydenta Wrocławia do zaskarżenia uchwały sejmiku wojewódzkiego dotyczącej Strefy Czystego Transportu do sądu administracyjnego.

Jednocześnie oficjalnie wnioskujemy o włączenie do oficjalnego protokołu naszych propozycji SCT w zakresie granic, obostrzeń i terminów, które jako Dolnośląski Alarm Smogowy wraz z ruchem społecznym Rodzice dla Klimatu zgłosiliśmy w trakcie narady. Uważamy też za wysoce niestosowne uniemożliwienie nam prezentacji naszego projektu SCT bezpośrednio po prezentacji oficjalnego miejskiego projektu w trakcie panelu w dniu 25.11.2023 r. – o co wnioskowaliśmy. Zepchnięcie prezentacji naszego projektu SCT na sam koniec spotkania – w zasadzie już po czasie jego trwania – w sposób znaczący uniemożliwiło dyskusję na temat naszego alternatywnego rozwiązania. Dodać należy, że w czasie prezentacji naszej propozycji SCT nie uczestniczyli już w spotkaniu urzędnicy miejscy odpowiedzialni merytorycznie za wprowadzanie SCT. Sytuacja ta jak i uwagi dotyczące nieadekwatnej formuły spotkania spowodowały naszą decyzję z dnia 1.12.2023 r. o rezygnacji z głosowania.



ZAŁĄCZNIK 6 – STANOWISKA I UCHWAŁY

Stanowisko 1. (Wspólnota Mieszkaniowa Pelikan)

Szanowni Państwo,

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o rozważenie kwestii ustanowienia odszkodowania dla mieszkańców Strefy Czystego Transportu w naszym pięknym mieście Wrocławiu. Jako zaangażowanym mieszkańcom zależy nam na zdrowym środowisku oraz zrównoważonym rozwoju miasta, ale jednocześnie uważamy, że wprowadzenie Strefy Czystego Transportu może wpłynąć na jakość życia wielu osób.

Rozumiejąc konieczność ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza, prosimy o uwzględnienie aspektów społecznych tego procesu. Wprowadzenie Strefy Czystego Transportu wiąże się często z ograniczeniem dostępu dla pojazdów o starszych silnikach, co może dotknąć finansowo mieszkańców, którzy nie są w stanie natychmiast wymienić swoich pojazdów na nowe, bardziej ekologiczne modele.

Z tego powodu zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości ustanowienia odszkodowania dla mieszkańców dotkniętych zmianami związanymi ze Strefą Czystego Transportu. Takie odszkodowanie mogłoby pomóc w pokryciu dodatkowych kosztów związanych z koniecznością dostosowania się do nowych regulacji, na przykład poprzez zakup bardziej ekologicznego pojazdu lub skorzystanie z alternatywnych środków transportu publicznego.

Jesteśmy świadomi konieczności dbania o środowisko naturalne, ale równocześnie wierzymy, że ważne jest również uwzględnienie sytuacji mieszkańców w procesie podejmowania decyzji dotyczących Strefy Czystego Transportu. Liczymy na zrozumienie naszej perspektywy oraz na konstruktywną dyskusję w tej sprawie.



Stanowisko 2. (Rada Osiedla Ołbin)

Rada Osiedla Ołbin pozytywnie opiniuje objęcie obszaru naszego osiedla Strefą Czystego Transportu (SCT).

Uzasadnienie:

Ołbin należy do osiedli, w którym dominuje stara, przedwojenna zabudowa. Osiedle jest zabudowane gęsto, w wielu miejscach brakuje zieleni, a mieszkania w starych kamienicach nierzadko są ogrzewane pozaklasowymi piecami węglowymi. Te wszystkie aspekty wpływają negatywnie na jakość powietrza na naszym osiedlu. Jednym ze składników zanieczyszczenia powietrza są tlenki azotu. Ich głównym źródłem są emisje spalin z samochodów. Przez nasze osiedle przebiega kilka dróg istotnych z punktu widzenia ruchu tranzytowego całego miasta – Bema, Poniatowskiego, Jedności Narodowej, Rychtalska, Wyszyńskiego, Sienkiewicza, Nowowiejska. Celem SCT jest stopniowe wyłączenie z ruchu najstarszych samochodów, najbardziej zanieczyszczających powietrze. Jako kryterium miasto przyjmuje normę emisji spalin Euro dla poszczególnych pojazdów. Zgodnie ze zmianami przepisów na szczeblu krajowym, dane te zostały uzupełnione w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) dla wszystkich pojazdów. Dzięki tej zmianie, zdecydowana większość kierowców nie będzie musiała starać się o wydanie dodatkowych identyfikatorów uprawniających do wjazdu do SCT – kontrole będą przeprowadzane w sposób automatyczny, z użyciem kamer. Decyzją Sejmiku Województwa Dolnośląskiego nasze miasto jest zobowiązane przyjąć projekt SCT do końca 2024 r., a realizację zadania wdrożyć w latach 2025–2026. Jednak w obecnej propozycji miasta do 2030 r. z restrykcji wyłączeni będą mieszkańcy, których miejsce zamieszkania obejmuje SCT. Oznacza to, że mieszkańców Ołbina, restrykcje zaczną obowiązywać w późniejszym terminie. W związku z powyższym, dodatkowy identyfikator będzie wymagany jedynie w dwóch przypadkach:

- Dla pojazdów zarejestrowanych poza Polską.
- Dla pojazdów nie spełniających kryteriów wjazdu opartych na normach



emisji spalin, ale spełniających inne, lokalne kryteria ustalone przez miasto (np. należących do mieszkańców, których objęła SCT).

Miasto planuje aktualizację restrykcji etapami, co 5 lat. W każdym z etapów wyłączane będą samochody starsze niż 25 lat (silniki benzynowe) oraz starsze niż 20 lat (silniki diesla).

norma Euro	2025		2030		2035	
	benzyna	diesel	benzyna	diesel	benzyna	diesel
Euro 6	tak	tak	tak	tak	tak	tak
Euro 5	tak	tak	tak	tak	tak	X
Euro 4	tak	tak	tak	X	X	X
Euro 3	tak	X	X	X	X	X

Harmonogram i kryteria wjazdu do SCT (źródło wroclaw.pl)

Powyższe rozwiązanie jest rozwiązaniem kompromisowym, mającym na celu złagodzenie skutków wejścia SCT, które zmuszałoby mieszkańców objętych SCT do szybszej wymiany samochodu na nowszy. W naszej opinii dodatkowo z restrykcji związanych z SCT powinny być także zwolnione osoby z niepełnosprawnościami, oraz samochody specjalne (np. dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami takich jak zamiana pedału gazu na manetkę). Warto także rozpatrzyć kwestię zwolnienia z restrykcji SCT emerytów. Powinny się



pojawić także wyłączenia dla pojazdów zarejestrowanych jako pojazdy zabytkowe.

Ponadto uważamy, że w celu poprawy jakości powietrza, należy podejmować także inne działania, by podejście to było bardziej kompleksowe. Należy zwiększyć nakłady na termomodernizację i podłączenie kamienic do ciepłowni miejskiej lub wspieranie zamiany źródeł ogrzewania mieszkań na bardziej ekologiczne.

Potrzebne są nakłady finansowe na rozwój komunikacji zbiorowej – w szczególności w budowę kolei aglomeracyjnej, której częścią także powinna być stacja kolejowa Ołbin oraz poprawę stanu torowisk tramwajowych. Na naszym osiedlu pilnego remontu wymaga ulica Nowowiejska na odcinku Wyszyńskiego–Jedności Narodowej. Istotna jest także inwestycja w przystanki wiedeńskie, by komunikacja zbiorowa była dostępna dla wszystkich. Brakuje także kilku kluczowych dróg rowerowych, przez co nie tworzą one spójnej sieci.

W szczególności są to odcinki przy ulicy Nowowiejskiej (odcinek Wyszyńskiego–Jedności Narodowej), ulicy Sienkiewicza, a także dokończenie trasy rowerowej nad wybrzeżem rzeki od Mostów Warszawskich do Mostu Szczytnickiego. Spójna i bezpieczna infrastruktura rowerowa może być zachętą do korzystania z tego środka transportu. Kolejnym ważnym punktem mającym na celu poprawę jakości życia mieszkańców powinny być remonty i wprowadzanie zieleni we wnętrzach podwórzowych, a także stopniowe wprowadzanie zieleni ulicznej, która jest także ważna dla redukcji zjawiska wysp ciepła w gęstej zabudowie osiedla oraz poprawy retencji wody.



Uchwała 1. (Młodzieżowa Rada Miasta Wrocławia)

Uchwała nr II/11/2023 Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia

Wrocław, 30 listopada 2023 r.

**w sprawie wystosowania opinii na temat „Strefy Czystego Transportu”
we Wrocławiu wyrażonej w ramach konsultacji społecznych**

Na podstawie §4 pkt. 7 Statutu Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia, stanowiącego załącznik do uchwały nr XLIII/943/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 14 września 2023 r. Młodzieżowa Rada Miasta Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1. Młodzieżowa Rada Miasta Wrocławia, zwana dalej Radą, popiera koncepcję wprowadzenia „Strefy Czystego Transportu” we Wrocławiu, wyrażonej w ramach konsultacji społecznych.

§ 2. Rada zwraca uwagę na fakt, iż to przeważnie młodzi ludzie, poruszający się poza samochodami, w szczególności są narażeni na zanieczyszczenia powietrza.

§ 3. Rada apeluje o rozszerzanie „Strefy Czystego Transportu” o kolejne osiedla Wrocławia na przestrzeni kolejnych lat.

§ 4. Informacja o niniejszej uchwale podlega publikacji w mediach społecznościowych oraz na stronie internetowej Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych od dnia wejścia uchwały w życie.

§ 5. Rada zobowiązuje się do przekazania niniejszej uchwały Prezydentowi Wrocławia, Przewodniczącemu Rady Miejskiej Wrocławia oraz Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

§ 6. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Młodzieżowej Rady Miasta Wrocławia.



§ 7. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



Uchwała 2. (Rada Osiedla Nadodrze)

UCHWAŁA NR XXVII/86/23 RADY OSIEDLA NADODRZE z dnia 21.11.2023 r.

w sprawie wydania opinii w temacie kształtu planowanej Strefy Czystego Transportu

Na podstawie § 14 ust. 2, pkt. 4 Statutu Osiedla Nadodrze stanowiącego załącznik do uchwały Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXVIII/994/21 z dnia 20 maja 2021 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Nadodrze Rada Osiedla Nadodrze uchwala, co następuje:

§1 Rada Osiedla Nadodrze pozytywnie opiniuje do wdrożenia Strefę Czystego Transportu w następującym kształcie i mocy:

1. Obszar geograficzny w wariantcie I.
2. Harmonogram obostrzeń norm emisji w wariantcie II.

§2 Do Uchwały załączono uzasadnienie.

§3 Realizację uchwały powierza się Zarządowi Osiedla Nadodrze.

§4 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie uchwały przyjmującej kształt proponowanej Strefy Czystego Transportu.

Nadodrze jest osiedlem o gęstej, śródmiejskiej zabudowie złożonej głównie z przedwojennych budynków, często ogrzewanych emisyjnymi źródłami ciepła.

Mając to na uwadze, Rada Osiedla przykładą szczególną troskę do redukcji dodatkowych źródeł zanieczyszczeń.

Strefa Czystego Transportu pomoże w przynajmniej częściowym usunięciu drugiego po pyłach PM₁₀ i PM_{2,5} głównego składnika szkodliwego: tlenków azotu – zanieczyszczenia związanego niemal wyłącznie ze spalaniem paliw rafineryjnych.



Ograniczenie liczby silników spalinowych emitujących zanieczyszczenia na bardzo małym obszarze centrum miasta, gdzie krzyżują się drogi używane przez ruch tranzytowy jest wartościowym celem w oczach Rady Osiedla.

Dodatkowo wzywamy miasto Wrocław do nieustawiania w wysiłkach redukowania innych źródeł zanieczyszczeń, w szczególności pieców na paliwa stałe, oraz dofinansowania zbiorowych lub bezemisyjnych modalności transportu: MPK, kolei, rowerów i elektrycznych urządzeń transportu osobistego.

Wprowadzenie zieleni ulicznej oraz podwórkowej jest równie ważnym elementem dbania o środowisko, wychwyty zanieczyszczeń oraz dalszego podnoszenia jakości życia mieszkańców – dodatkowo również poprzez redukcję zjawiska „wyspa ciepła”, o które na naszym wybrukowanym osiedlu łatwo.



Uchwała 3. (Osiedle Przedmieście Oławskie)

Uchwała nr XXVII/180/23 Rady Osiedla Przedmieście Oławskie z dnia 9 listopada 2023 r. w sprawie wyrażenia opinii dotyczącej wprowadzenia Strefy Czystego Transportu, obejmującej obszar osiedla Przedmieście Oławskie.

Na podstawie § 11 w zw. z § 18 ust. 7 Załącznika do Uchwały Nr XXXVIII/1006/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2021 r. zmieniającej uchwałę nr XIII/424/03 Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie nadania statutu Osiedla Przedmieście Oławskie (DZ. URZ. WOJ. 2021.2816) Rada Osiedla Przedmieście Oławskie uchwala, co następuje:

§1 Rada Osiedla Przedmieście Oławskie podtrzymuje swoje stanowisko, wyrażone uchwałą nr IX/56/22 Rady Osiedla Przedmieście Oławskie z dnia 15 marca 2022 r. w sprawie objęcia obszaru osiedla Przedmieście Oławskie Strefą Czystego Transportu, która stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

Jednocześnie wnioskujemy, aby z zakazu poruszania się w obszarze Strefy Czystego Transportu wyłączone zostały pojazdy zarejestrowane dotychczas przez mieszkańców Osiedla Przedmieście Oławskie.

§2 Wykonanie niniejszej uchwały powierza się Zarządowi Osiedla.

§3 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik: uchwała nr IX/56/22 Rady Osiedla Przedmieście Oławskie z dnia 15 marca 2022 r. w sprawie objęcia obszaru Osiedla Przedmieście Oławskie Strefą Czystego Transportu

Uchwała nr IX/56/22 Rady Osiedla Przedmieście Oławskie z dnia 15 marca 2022 r. w sprawie objęcia obszaru osiedla Przedmieście Oławskie Strefą Czystego Transportu

Na podstawie § 11 w związku z § 6 ust. 4 Statutu Osiedla Przedmieście Oławskie, przyjętego uchwałą nr XXXVIII/1006/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja



2021 r. w sprawie nadania statutu osiedla Przedmieście Oławskie, Rada Osiedla uchwala, co następuje:

§1 Rada Osiedla Przedmieście Oławskie wnioskuje do Prezydenta Wrocławia o podjęcie prac nad objęciem obszaru Osiedla Przedmieście Oławskie, wskazanego na mapie poglądowej stanowiącej załącznik do niniejszej uchwały Strefą Czystego Transportu.

§2 Wykonanie niniejszej uchwały powierza się Zarządowi Osiedla.

§3 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

We wrześniu 2021 r. podpisał Pan Prezydent, wraz z innymi prezydentami dużych miast, Deklarację Koalicji Miast na rzecz rozwoju Stref Czystego Transportu, jako narzędzia redukcji emisji zanieczyszczeń i ograniczania smogu. W deklaracji czytamy, że Strefy Czystego Transportu, czyli miejskie obszary ograniczonego dostępu dla samochodów, przyczyniają się do rozwoju alternatywnych form mobilności, m.in.: komunikacji zbiorowej, współdzielonej mobilności, ruchu rowerowego, a także transportu zeroemisyjnego.

Za nadrzędną przesłankę ich tworzenia w Polsce uznajemy dążenie do poprawy jakości życia w miastach, redukcję emisji i ograniczenie smogu. Uważamy, że najlepsze rozwiązania prawne i organizacyjne, przyczyniające się do ukształtowania odpowiedniego otoczenia społeczno-gospodarczego, pozwalającego na tworzenie Stref Czystego Transportu w Polsce, można osiągnąć dzięki połączeniu wysiłków i wiedzy polskich samorządowców. Dlatego wspólnie zamierzamy stworzyć grunt do budowy czystych i przyjaznych dla mieszkańców obszarów miast.

Nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wprowadzająca Strefy Czystego Transportu, jest już uchwalona i jako mieszkańcy oczekujemy szybkich i zdecydowanych działań, które Pan Prezydent deklarował, abyśmy wszyscy mogli oddychać lepszej jakości powietrzem.



Jako mieszkańcy Przedmieścia Oławskiego – gęsto zaludnionego i zabudowanego obszaru – gdzie dalej duża część mieszkańców ogrzewa swoje mieszkania paliwami stałymi i gdzie jakość powietrza jest wyjątkowo zła, doceniamy wysiłki Miasta zmierzające do wymiany kotłów na paliwa stałe, tzw. kopciuchów, na bardziej ekologiczne źródła ogrzewania oraz doceniamy fakt, że kolejne całe kamienice podłączane są do miejskich sieci ciepłowniczych. Niemniej jednak uważamy, że na naszym Osiedlu, jak i na terenie wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej, powinna znaleźć się jak najszybciej Strefa Czystego Transportu, aby jeszcze skuteczniej walczyć z zanieczyszczeniami. Szczególnie z dwutlenkiem azotu oraz silnie rakotwórczym benzo(a)pirenem, których głównym emitentem są stare samochody z silnikami diesla, niespełniające obecnie już żadnych norm. Z niezależnych badań wiemy, że poziom obydwu związków jest w naszym mieście regularnie przekraczany. Jest to groźne szczególnie dla dzieci i osób starszych, które chcemy szczególnie chronić.



Uchwała 4. (Osiedle Plac Grunwaldzki)

UCHWAŁA NR XXVIII/123/23 RADY OSIEDLA PLAC GRUNWALDZKI z dnia 08.11.2023 r.

w sprawie: udziału radnego w naradzie obywatelskiej dotyczącej Strefy Czystego Transportu

Na podstawie Statutu Osiedla Plac Grunwaldzki Rada Osiedla Plac Grunwaldzki uchwala co następuje:

§1 Zatwierdza się zgłoszenie do udziału w naradzie obywatelskiej Radnego Pana Jakuba Musiał celem przekazania rekomendacji radnych w naradach obywatelskich dotyczących Strefy Czystego Transportu w latach 2025–2026 osiedla Plac Grunwaldzki we Wrocławiu zaplanowanych na 18 i 25 listopada oraz 2 grudnia 2023 r.

§2 Rada Osiedla opiniuje negatywnie możliwość wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w latach 2025–2026 wobec braku zebranych informacji od mieszkańców osiedla Plac Grunwaldzki oraz wobec braku informacji o rozwiązaniach alternatywnych dla mieszkańców osiedla o niższym statusie społecznym.

§3 Uchwałę podjęto w głosowaniu jawnym: głosów oddanych 11 w tym za 11, przeciw 0, wstrzymało się 0.

§4 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

§5 Realizację Uchwały powierza się Zarządowi.



ZAŁĄCZNIK 7 – OPINIA PRAWNA ZLECONA PRZEZ URZĄD MIEJSKI

Dotyczy: *Opinia prawna w przedmiocie zobowiązania Prezydenta Miasta Wrocławia do przedsięwzięcia działania AwSCTr „Strefa Czystego Transportu we Wrocławiu” na podstawie uchwały Nr LVII/1201/23 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO z dnia 13 lipca 2023 r. w sprawie aktualizacji programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu.*

Sejmik Województwa Dolnośląskiego na podstawie art. 91 ust. 7a ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 21 kwietnia 2001 r. (zwana dalej: POŚ) wydał uchwałę NR LVII/1201/23 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 13 lipca 2023 r. w sprawie aktualizacji programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu. Ww. uchwała opiera się również na ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, która stanowi w art. 9, iż:

1. W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie podjąć działania zapobiegawcze.
2. W przypadku wystąpienia szkody w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany do:
 - 1) podjęcia działań w celu ograniczenia szkody w środowisku, zapobieżenia kolejnym szkodom i negatywnym skutkom dla zdrowia ludzi lub dalszemu osłabieniu funkcji elementów przyrodniczych, w tym natychmiastowego opanowania, powstrzymania, usunięcia lub ograniczenia w inny sposób zanieczyszczenia lub innych szkodliwych czynników;
 - 2) podjęcia działań naprawczych.



Art. 91 ust. 9ac Prawa ochrony środowiska stanowi nadto: Opracowany przez zarząd województwa projekt uchwały w sprawie programu ochrony powietrza powinien określać działania naprawcze, tak aby okresy, w których nie są dotrzymane poziomy dopuszczalne lub docelowe lub pułap stężenia ekspozycji, były jak najkrótsze.

Natomiast Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych doprecyzowuje powyższe zapisy POŚ w § 3 pkt 5 lit. d tiret ósme, tj. plan ochrony powietrza ma zawierać informacje dotyczące planowanych do podjęcia odpowiednich działań, tak aby okresy, w których poziomy dopuszczalne oraz pułap stężenia ekspozycji nie są dotrzymane, były jak najkrótsze, jak również mających na celu osiągnięcie poziomów docelowych w określonym czasie za pomocą ekonomicznie uzasadnionych działań technicznych i technologicznych, w tym przez wskaźniki monitorowania postępu dla planowanych działań naprawczych takie jak wielkość obszaru w km² w miastach objętych strefami czystego transportu.

W ramach realizacji powyższych zapisów ustaw Prawo ochrony środowiska oraz o zapobieganiu szkodom środowisku i ich naprawie, sejmik województwa realizuje ten obowiązek poprzez wskazanie szeregu działań i wskazań do realizacji działań, które mają być zrealizowane przez wskazane organy na terenie województwa dolnośląskiego.

Punkt 2.1 Uchwały Nr LVII/1201/23 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 13 lipca 2023 r. w sprawie aktualizacji programu ochrony powietrza dla stref w województwie dolnośląskim, w których w 2018 r. (zwana również programem ochrony powietrza) zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu stanowi, iż Prezydent miasta Wrocławia jest zobowiązany do realizacji działań AwZiDr „Nasadenia zieleni wzdłuż największych ciągów komunikacyjnych we Wrocławiu, o SDR>30 000 pojazdów” i AwKoMi „Poprawa jakości taboru komunikacji miejskiej poprzez wymianę autobusów na



przynajmniej spełniające normę EURO 6, w strefie aglomeracja wrocławska” oraz AwSCTr „Strefa Czystego Transportu we Wrocławiu”.

Prezydent Miasta Wrocławia, którego również obowiązują zapisy ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku, jest zobowiązany do realizacji działań zapobiegawczych i naprawczych, których jako organ ma dokonać na podstawie ww, ustawy.

Brak podjęcia przez Prezydenta Miasta Wrocławia zleconych działań naprawczych naraża organ na sankcje w postaci kar pieniężnych.

Kary pieniężne zostają naliczone w oparciu o art. 315a ustawy Prawo ochrony środowiska. Ww. przepis stanowi o konsekwencjach braku terminowej realizacji działań określonych w programach ochrony powietrza i tak : „ ...1. W przypadku:

(...)

3) niedotrzymania terminów realizacji działań określonych w programach ochrony powietrza i ich aktualizacjach lub planach działań krótkoterminowych,

(...) organ za to odpowiedzialny podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 000 zł do 500 000 zł.

Powoływana w niniejszej opinii Uchwała na dzień jej sporządzenia nie była kwestionowana co do jej zgodności z prawem i nie jest przedmiotem postępowania w przedmiocie nieważności jej zapisów.

Wobec powyższego Gmina ma obowiązek podjęcia działań zapobiegawczych oraz naprawczych i realizuje to poprzez wprowadzenie m.in. Strefy Czystego Transportu w ramach działania AwSCTr Strefa Czystego Transportu we Wrocławiu” i harmonogramem przedstawionym w programie ochrony powietrza (patrz: tabela 1–63, str. 227 Uchwały).



ZAŁĄCZNIK 8 – REGULAMIN NARADY

Regulamin narady obywatelskiej dotyczącej wprowadzenia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu

I. Postanowienia ogólne

1. Regulamin określa zasady i tryb realizacji narady obywatelskiej dotyczącej wprowadzenia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu, zwanej dalej „naradą”.
2. Narada to proces demokratycznego prowadzenia konsultacji społecznych z udziałem zaproszonych interesariuszy i interesariuszek procesu, z uwzględnieniem kryteriów z punktu V Regulaminu.
3. Celem narady jest wypracowanie opinii w zakresie przedmiotu narady, co pozwoli uwzględnić potrzeby i interesy możliwie największej liczby stron, opierając się na danych dotyczących tematu i wiedzy eksperckiej przedstawionej podczas narady.
4. Naradę organizuje Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich we współpracy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia, obie jednostki zwane są dalej organizatorami.

II. Osoby biorące udział w naradzie

1. **Osoby uczestniczące** są rekrutowane spośród mieszkańców i mieszanek Wrocławia będących w wieku minimum 16 lat w chwili rozpoczęcia rekrutacji, a także spośród reprezentantów i reprezentantek organizacji społecznych mających siedzibę lub oddział we Wrocławiu, w rozważanej Strefie, przedstawiciele i przedstawicielki wyższych uczelni oraz osób wyznaczonych przez Urząd Miejski Wrocławia. Dokładny skład i sposób rekrutacji opisany jest w punkcie V Regulaminu. Osoby uczestniczące mają prawo do udziału we wszystkich posiedzeniach narady, do oddawania głosu



za lub przeciw opiniom lub rekomendacjom, a także do zgłoszenia opinii odrębnej.

2. **Strony** to 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 uczestniczą w naradzie, nie mogą dodatkowo występować w roli stron komentujących jej przedmiot.
3. **Osoby obserwujące** to osoby zaproszone do udziału w naradzie bez możliwości zabierania głosu. Mogą 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 podejmują organizatorzy na podstawie indywidualnych zgłoszeń, przy czym liczba osób obserwujących nie może być większa niż 4.

III. Prawa osób uczestniczących

1. Każda osoba uczestnicząca w naradzie ma w szczególności prawo do:
 - a) udziału we wszystkich spotkaniach zorganizowanych w ramach narady;
 - b) wyrażania swojego zdania w sposób nieskrępowany, z zachowaniem szacunku wobec pozostałych osób uczestniczących oraz w zgodzie z dobrymi praktykami przyjętymi na początku narady;
 - c) zadawania pytań stronom zaproszonym do udziału w naradzie;
 - d) udziału w pracach nad ostatecznym kształtem rekomendacji wydanych przez naradę;



- e) głosowania nad poparciem opinii lub rekomendacji, pod warunkiem uczestnictwa w ponad połowie spotkań;
- f) zgłoszenia zdania odrębnego w przypadku uchwalenia opinii, która nie w pełni oddaje zdanie osoby uczestniczącej;
- g) zgłoszenia wniosku o zaproszenie dodatkowych stron;
- h) zgłoszenia wniosku o uzupełnienie wiedzy oraz zadanie dodatkowych pytań osobom występującym na naradzie w roli stron;
- i) zgłoszenie wniosku o zorganizowanie dodatkowego spotkania w ramach narady, przy czym musi się ono odbyć w terminie konsultacji społecznych;
- j) zgłoszenia odwołania do arbitrażu, zgodnie z procedurą opisaną w punkcie VII Regulaminu.

2. Organizatorzy zapewniają każdej osobie uczestniczącej dostęp do materiałów i wiedzy wymaganej do sformułowania opinii podczas narady, w czasie pozwalającym na jej przyswojenie.

3. Organizatorzy zapewniają wodę oraz posiłki w trakcie narady.

IV. Przedmiot i cel narady

1. Przedmiotem narady jest wydanie opinii, zwanej dalej rekomendacją, na temat propozycji Urzędu Miejskiego Wrocławia dotyczącej wprowadzenia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu.
2. Zasadniczym celem narady jest wypracowanie rekomendacji w formie pisemnej odnoszącej się do kwestii: obszaru, kryteriów wjazdu, harmonogramu wdrażania i rodzaju wyłączeń związanych z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu.
3. W przypadku niemożliwości przyjęcia rekomendacji przez aklamację, nad poszczególnymi rozwiązaniami przeprowadzone będzie tajne głosowanie



z udziałem wszystkich osób uczestniczących, które brały udział w więcej niż połowie spotkań.

4. Każda z osób uczestniczących w naradzie w przeciągu 14 dni od zakończenia narady może przedłożyć zdanie odrębne o długości maksymalnie tysiąca słów. Zdanie odrębne powinno być przesłane pocztą elektroniczną na adres wskazany przez organizatorów.
5. Rekomendacje wraz ze szczegółowymi wynikami głosowania oraz zgłoszonymi zdaniami odrębnymi zostaną opublikowane na stronie Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz dołączone do raportu podsumowującego konsultacje społeczne.

V. Rekrutacja osób uczestniczących w naradzie

1. W naradzie może uczestniczyć maksymalnie 20 osób rekrutowanych spośród poszczególnych grup docelowych.
2. Skład grupy osób uczestniczących w naradzie wyłaniany jest w drodze losowania na podstawie indywidualnych zgłoszeń.
3. Wszystkie 12 osób uczestniczących w naradzie rekrutowanych jest spośród osób mieszkających we Wrocławiu, przy czym co najmniej 8 osób powinno mieszkać na proponowanym obszarze objętym Strefą Czystego Transportu.
4. Skład grupy osób uczestniczących w naradzie powinien być zróżnicowany ze względu na:
 - a. płeć,
 - b. wiek,
 - c. miejsce zamieszkania,
 - d. priorytety w funkcjonowaniu miasta.



5. Z uczelni wyższych zgłaszanych przez wydziały lub instytuty naukowe rekrutowane są 2 osoby uczestniczące w naradzie.
6. Spośród przedstawicieli i przedstawicielek lokalnych organizacji pozarządowych i ruchów społecznych, których działalność związana jest z przedmiotem narady i których siedziba lub oddział znajduje się na terenie Wrocławia rekrutowane są 4 osoby uczestniczące w naradzie. Osoby te wybierane są losowo na podstawie indywidualnych zgłoszeń, przy czym przewiduje się udział 2 organizacji będący przeciwko wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu i 2 organizacji popierającej wprowadzenie tego rozwiązania – na podstawie deklaracji w formularzu rejestracyjnym.
7. Przez Urząd Miejski Wrocławia wyznaczane są 2 osoby uczestniczące w naradzie.
8. W przypadku rezygnacji osób uczestniczących najpóźniej do 2 dni roboczych po 1. spotkaniu narady dopuszcza się możliwość dołosowania nowych osób na ich miejsce.
9. Szczegółowe zasady rekrutacji ustalają organizatorzy narady.

VI. Przebieg narady

1. Narada odbywać się będzie w trzech wyznaczonych przez organizatorów dniach.
2. Osoby uczestniczące w naradzie mogą zdecydować zwykłą większością głosów o organizacji dodatkowego spotkania.
3. Obrady narady są moderowane przez osobę lub osoby wyznaczone przez organizatorów.
4. Rady Osiedla działające na proponowanym obszarze wprowadzenia Strefy Czystego Transportu (Kleczków, Nadodrze, Ołbin, Plac Grunwaldzki, Przedmieście Oławskie, Przedmieście Świdnickie, Stare Miasto, Szczepin) będą proszone o przedstawienie swojego stanowiska uczestnikom



i uczestniczkom narady w formie uchwały nie później niż w ostatni dzień narady.

5. Spotkania w ramach narady nie mogą być w żaden sposób rejestrowane.
6. **Dzień 1.** ma charakter wprowadzający.
 - a. Celem dnia wprowadzającego jest zapoznanie z ideą oraz celem narady, ustalenie zestawu dobrych praktyk dyskusji podczas narady i wprowadzenie do tematu narady przez osoby pracujące nad koncepcją Strefy Czystego Transportu w Urzędzie Miejskim Wrocławia.
 - b. Na zakończenie pierwszego dnia organizatorzy przedstawiają osobom uczestniczącym w naradzie propozycję stron zaproszonych do dyskusji podczas kolejnych dni narady. Osoby uczestniczące mogą wskazać swoje propozycje konkretnych stron lub tematów wystąpień eksperckich, które także należałoby uwzględnić.
7. **Dzień 2.** (a także dodatkowy – jeżeli będzie taka wola osób uczestniczących w naradzie) jest dniem poświęconym pogłębionej dyskusji nad przedmiotem konsultacji.
 - a. W 1. części dnia osoby uczestniczące wysłuchają maksymalnie do 3 wystąpień eksperckich komentujących temat narady.
 - b. Każde wystąpienie eksperckie trwa maksymalnie 15 minut, po czym następuje 15-minutowa dyskusja.
 - c. Wystąpienia eksperckie są prezentowane przez osoby ze szczególną wiedzą zawodową w temacie narady. Takimi osobami są m.in. naukowcy i naukowczynie, pracownicy i pracownice Urzędu Miejskiego lub innych instytucji publicznych zajmujących się tematyką ochrony środowiska naturalnego, zwłaszcza powietrza.



- d. W 2. części dnia osoby uczestniczące wysłuchają maksymalnie 3 wystąpień pozostałych interesariuszy i interesariuszek zaproszonych jako strony procesu.
 - e. Każde wystąpienie w drugiej części trwa maksymalnie 15 minut, po czym następuje 10-minutowa dyskusja. W dyskusji mogą też zabierać głos osoby eksperckie, jeśli taką potrzebę zgłosi któraś z osób uczestniczących w naradzie.
 - f. Drugi dzień kończy się dyskusją, w której zgłoszone i omówione będą wstępne propozycje osób uczestniczących.
 - g. W trakcie całego drugiego dnia osoby uczestniczące mogą wskazać obszary eksperckie lub społeczne, które wymagają dodatkowej prezentacji podczas ostatniego dnia narady.
8. **Dzień ostatni** poświęcony jest wypracowaniu rekomendacji.
- a. Na początku dnia osoby uczestniczące mają możliwość wysłuchania ewentualnych dodatkowych wystąpień stron, które trwają maksymalnie 10 minut i następuje po nich 10-minutowa dyskusja.
 - b. Po wysłuchaniu dodatkowych stron, osoby uczestniczące zaczynają prace nad wspólną rekomendacją, które są koordynowane przez osobę moderującą.
9. Szczegółowy przebieg narady ustalają organizatorzy.

VII. Arbitraż

- 1. Każda osoba uczestnicząca w naradzie może zgłosić do arbitrażu dowolną wątpliwość związaną z przebiegiem narady, w szczególności:
 - a. zażalenie na brak zaproszenia wybranych stron;
 - b. wniosek o zmianę osoby moderującej;



- c. zażalenie dotyczące procesu tworzenia i głosowania opinii lub rekomendacji.
- 2. Arbitraż rozstrzygany jest niezwłocznie przez Wrocławską Radę Działalności Pożytku Publicznego.

VIII. Postanowienia końcowe

1. Administratorem danych osobowych zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO) jest Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich z siedzibą we Wrocławiu (51-354) przy ul. Litewskiej 68/9. Osoby uczestniczące mają prawo do wglądu do danych osobowych, ich zmiany i usunięcia oraz wycofania zgody na ich przetwarzanie. Zgoda może zostać cofnięta w dowolnym momencie przez wysłanie wiadomości e-mail na adres ABI/IOD Fundacji feps@feps.pl, spod adresu osoby, której zgoda dotyczy.
2. Osoby uczestniczące w naradzie wyrażają zgodę na późniejszy kontakt celem zaproszenia do ewaluacji procesu narady oraz prowadzenia badań naukowych.



ZAŁĄCZNIK 9 – ZASADY LOSOWANIA

Jak zostały wylosowane osoby uczestniczące w naradzie obywatelskiej o SCT?

Celem losowania było wyłonienie osób uczestniczących w naradzie obywatelskiej w ramach konsultacji Jakiej Strefy Czystego Transportu potrzebujemy? (Etap 2).

Przedmiot i przebieg samej narady został opisany w Regulaminie.

Zależało nam, by wylosowany **skład był różnorodny**, tzn. by znalazły się w nim osoby o różnych preferencjach i doświadczeniu.

Miejsce i termin losowania

- Losowanie odbyło się **14 listopada 2023 r.** o godzinie **14.00** w **Odlocie. Strefie Partycypacji** (Wrocław, ul. Piłsudskiego 34).
- Losowanie zostało przeprowadzone przez organizatorów, czyli przez **Fundację na Rzecz Studiów Europejskich**.
- Zaproszenie do obserwacji losowania zostało przesłane do **wszystkich osób**, które zgłosiły chęć udziału w naradzie.
- Do **obserwacji** losowania zostali też zaproszeni przedstawiciele i przedstawicielki Wrocławskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego oraz pracownik lub pracownica Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia.
- Dodatkowo losowanie wraz z protokołem zostało **zarejestrowane** i **opublikowane**, na stronie www.wroclaw.pl/rozmawia.

Sposób losowania

- Losowanie zostało przeprowadzone z wykorzystaniem arkusza kalkulacyjnego zawierającego **wszystkie zgłoszenia**.



- Wszystkie dane osobowe (imię i nazwisko, adres e-mail, numer telefonu) zostały ukryte – każdej zgłoszonej osobie biorącej udział w losowaniu został przyporządkowany **indywidualny numer**, pozwalający na późniejszą identyfikację.
- Do losowania został użyty **internetowy generator liczb losowych**: www.generatorliczb.pl.

Losowanie uczestników i uczestniczek – przedstawicieli i przedstawicielek z uczelni wyższych

- Spośród osób, które zgłosiły się jako reprezentujący uczelnie wyższe, zostały wyłonione **dwie**.
- Jeżeli zgłosiłyby się **dokładnie** dwie osoby, losowanie nie odbyłoby się, a osoby zgłoszone automatycznie zostałyby zaproszone na naradę.

Losowanie uczestników i uczestniczek – przedstawicieli i przedstawicielek organizacji pozarządowych

- Zgłoszenia od lokalnych organizacji pozarządowych i ruchów społecznych, których działalność związana jest z przedmiotem narady i których siedziby lub oddziały znajdują się na terenie Wrocławia, zostały podzielone na **2 grupy**: popierające i niepopierające wprowadzenia Strefy Czystego Transportu we Wrocławiu.
- Organizacje, które zgłosiły się, zostały poproszone o wskazanie **1 osoby reprezentującej**. W przypadku, gdy do udziału w naradzie została zgłoszona więcej niż 1 osoba reprezentująca daną organizację, tylko jedno zgłoszenie zostało wzięte pod uwagę. W przypadku braku wskazania decydowała kolejność przesłania zgłoszenia.
- W każdej z grup zostało przeprowadzone osobne losowanie, mające na celu wybranie **2 osób** reprezentujących daną grupę organizacji.

Losowanie uczestników i uczestniczek spośród mieszkańców i mieszanek



- Osoby, które zgłosiły się jako **mieszkańcy i mieszkanki Wrocławia**, zostały podzielone w ten sposób, by stworzyć kilka grup, w zależności od kryteriów podanych w regulaminie.
- Podział 1. podział dotyczył **miejsca zamieszkania** (w obrębie proponowanego obszaru objętym Strefą Czystego Transportu lub poza nim).
- Podział 2. dotyczył **płci**.
- Podział 3. podział dotyczył **wieku** (do 35. roku życia oraz powyżej 35. roku życia).
- Czwarty podział dotyczył **priorytetów funkcjonowania miasta**, zgodnie z deklaracjami podanymi w formularzu zapisów. Na pierwszym miejscu porównywany był stosunek zgłoszonych osób do takich priorytetów jak ekologia i ochrona środowiska "oraz komfort poruszania się samochodem". W przypadku, gdy ta analiza była niejednoznaczna, analizowany był stosunek zgłoszonych osób do pozostałych kwestii.
- Na podstawie tych kryteriów zostało stworzonych **11 koszyków** opisanych poniżej. Z każdego koszyka wylosowana została jedna osoba.
- W odniesieniu do tych koszyków zostały przeprowadzone **osobne losowania**.
- Jeżeli w danym koszyku znajdowała się tylko 1 osoba, losowania nie przeprowadzano, a dana osoba automatycznie była wybrana do narady.
- Każda osoba mogła znaleźć się tylko w jednym koszyku.

Opis poszczególnych koszyków:

Osoby mieszkające **poza proponowanym obszarem** Strefy Czystego Transportu:

- **koszyk 1:** kobiety do 35. roku życia;
- **koszyk 2:** kobiety powyżej 35. roku życia;



- **koszyk 3:** mężczyźni do 35. roku życia;
- **koszyk 4:** mężczyźni powyżej 35.

Osoby mieszkające **na terenie proponowanego obszaru** Strefy Czystego Transportu:

- **koszyk 5:** kobiety do 35. roku życia, dla których bardziej istotny niż ekologia i ochrona środowiska jest komfort przemieszczania się samochodem,
- **koszyk 6:** kobiety do 35. roku życia, dla których bardziej istotne od komfortu przemieszczania się samochodem są ekologia i ochrona środowiska,
- **koszyk 7:** kobiety powyżej 35. roku życia, dla których bardziej istotny niż ekologia i ochrona środowiska jest komfort przemieszczania się samochodem,
- **koszyk 8:** kobiety powyżej 35. roku życia, dla których bardziej istotne od komfortu przemieszczania się samochodem są ekologia i ochrona środowiska,
- **koszyk 9:** mężczyźni do 35. roku życia, dla których bardziej istotny niż ekologia i ochrona środowiska jest komfort przemieszczania się samochodem,
- **koszyk 10:** mężczyźni do 35. roku życia, dla których bardziej istotne od komfortu przemieszczania się samochodem są ekologia i ochrona środowiska,
- **koszyk 11:** mężczyźni powyżej 35. roku życia, niezależnie od priorytetów. Ta grupa okazała się jednorodna pod względem priorytetów. Wylosowane zostały z niej 2 osoby.

Informacja o wynikach i rezygnacje



- Osoby **wylosowane** zostały powiadomione o tym pocztą elektroniczną niezwłocznie po zakończeniu losowania. Dodatkowo informacje te zostały przesłane telefonicznie (przez SMS).
- Osoby **niewylosowane** zostały powiadomione o tym przez wiadomość e-mail.
- **Informacja o wynikach** losowania (indywidualny numer, bez imion i nazwisk) została podana na stronie www.wroclaw.pl/rozmawia.



ZAŁĄCZNIK 10 – WYNIK LOSOWANIA

Miejsce i sposób losowania

Losowanie odbyło się 14 listopada 2023 r. o godzinie 14.00 w Odlocie. Strefie Partycypacji (ul. Piłsudskiego 34). Do obserwowania zaproszono wszystkie osoby, które zgłosiły się do narady oraz osoby reprezentujące Wrocławską Radę Działalności Pożytku Publicznego. Ostatecznie losowanie obserwowało kilku zainteresowanych mieszkańców. WRDPP reprezentowały zaś Mirosława Hamera i Joanna Stasieńko.

Losowanie odbyło się przy pomocy arkusza kalkulacyjnego oraz internetowego generatora liczb losowych. Całość wyświetlana była tak, by wszyscy obserwatorzy mogli szczegółowo zapoznać się z przebiegiem losowania.

Przeprowadzający losowanie Tadeusz Mincer z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich przedstawił obecne osoby oraz omówił, jak będzie ono wyglądało. Rezultaty losowania odnotowywano w arkuszu kalkulacyjnym.

Wynik losowania

W wyniku losowania wybrano 18 osób, w kategoriach: organizacje społeczne, nauka, osoby mieszkające na obszarze, który miałby być objęty Strefą i osoby mieszkające we Wrocławiu poza tym obszarem.

Do losowania wśród organizacji społecznych zakwalifikowały się 4 organizacje. Pozostałe nie spełniały definicji podanej w regulaminie lub wycofały się po wcześniejszych deklaracjach. W związku z tym, że w kategorii tej powinny znaleźć się 4 organizacje, nie przeprowadzono losowania. W naradzie wezmą udział przedstawiciele lub przedstawicielki:

- Fundacji EkoRozwoju,
- Fundacji „Skutecznie do przodu”,
- Ruchu społecznego „Rodzice dla Klimatu”,



- Stowarzyszenia „WIR – Masz Głos”.

W losowaniu przedstawicieli lub przedstawicielek nauki wzięło udział 5 osób. W tej kategorii do wybrania były 2 osoby. W wyniku losowania wytypowano osoby reprezentujące następujące uczelnie:

- Uniwersytet Wrocławski – Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowaniu Środowiska,
- Politechnika Wrocławska – Wydział Podstawowych Problemów Techniki.

W losowaniu osób zamieszkujących obszar, na którym potencjalnie może być wprowadzona Strefa Czystego Transportu wzięło udział 24 osoby. Pominięto osoby, które zrezygnowały lub zgłosiły się podwójnie. W trakcie losowania wybrano 8 osób w podziale na wiek, płeć i preferencje dotyczące priorytetów w rozwoju miasta.

W losowaniu osób zamieszkujących pozostałe części Wrocławia wzięło **udział 47 osób**. Pominięto w losowaniu osoby, które zrezygnowały jeszcze przed samym losowaniem. Ostatecznie wybrano 4 osoby o różnym profilu ze względu na płeć i wiek.

Pozostałe 2 osoby, biorące udział w naradzie, zostały wskazane przez Urząd Miejski Wrocławia.

Szczegółowe informacje można znaleźć [na stronie](#).



ZAŁĄCZNIK 11 – REKOMENDACJE

Część A: Rekomendacje OGÓLNE

TREŚĆ	ZA	PRZE	WSTR
A1. Stworzenie nowych stacji pomiarowych NO_x w reprezentatywnych miejscach we Wrocławiu, w planowanej SCT i poza nią, które umożliwią rzetelną ocenę stanu powietrza.	18	0	0
A2. 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.	17	1	0
A3. Buspasy wszędzie tam, gdzie są ulice dwupasmowe.	2	12	4
A4. Rozwój kolei miejskiej, m.in. wspólnego biletu oraz zwiększenie częstotliwości kursów.	18	0	0
A5. Zwiększenie liczby miejsc na parkingach P&R, proporcjonalnie do liczby aut niespełniających kryteriów z SCT.	17	1	0



A6. Lepsza organizacja ruchu samochodowego, w tym ułatwienie tzw. zielonej fali.	12	5	1
A7. Wzorem Paryża w krytycznych okresach można ograniczyć ruch aut o połowę, zezwalając na ruch na przemian autom o numerach rejestracyjnych zakończonych na (0, 2, 4, 6, 8) versus (1, 3, 5, 7, 9) w dni parzyste versus nieparzyste.	8	9	1
A8. Zadośćuczynienie lub dofinansowanie w wysokości do 10 tys. zł dla osób mieszkających w Strefie Czystego Transportu, które będą musiały wymienić samochód.	11	6	1
A9. Prace związane z opracowaniem Strefy powinny być zintegrowane z akcją informacyjną i edukacyjną dotyczącą skutków narażenia na emisję z transportu łącznie z emisją hałasu.	18	0	0
A10. Promowanie alternatywnych metod transportu.	13	2	3
A11. Sporządzenie opinii prawnej dotyczącej Strefy Czystego Transportu uwzględniającej zasadę proporcjonalności.	13	1	4
A12. Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów MPK.	11	5	2



A13. Przeprowadzenie obiektywnej analizy społecznych i ekonomicznych kosztów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu.	18	0	0
A14. Likwidacja progów zwalniających na głównych ulicach tranzytowych.	10	6	2
A15. W proponowanej przez Urząd Miasta formie SCT jako obszar zakazu dla aut starych będzie nieskuteczną formą poprawy jakości powietrza. Należy szukać innych rozwiązań ograniczenia emisji NO₂ z transportu.	13	1	4
A16. Nie angażować mieszkańców w zmuszanie do zmiany stylu życia. Zaniechanie dalszych prac wobec SCT dopóki jakość infrastruktury oraz MPK nie będzie na poziomie reszty miast, które SCT mają od wielu lat.	7	8	3
A17. Sprzeciw wobec tworzenia Strefy Czystego Transportu jako elementu mocno ograniczającego prawa mieszkańców w aspekcie własności oraz wolności przemieszczania się.	7	8	3
A18. TAK dla wprowadzenia Strefy Czystego Transportu, ale w zmienionej formie.	7	7	4
A19. Poprawa jakości powietrza na poziomie miasta.	18	0	0



A20. Zlecić konsultacje projektu Strefy Czystego Transportu specjalistom, nie lobbystom.	12	0	6
A21. Przed wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu należy przygotować dobry model pozwalający ocenić możliwy efekt tego rozwiązania.	18	0	0
A22. Wykonać model przyszłej SCT, która w przyszłości spełni normy UE (dyrektywa AAQD).	11	2	5
A23. W kształcie proponowanym przez Urząd Miejski nie należy wprowadzać SCT.	14	2	2
A24. SCT nie mają sensu. Nie widać korzyści w zakresie obniżania stężeń NO _x i PM. Utrudni życie osobom i firmom korzystającym z miasta.	6	8	4
A25. 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.	18	0	0



A26. Zmienić metodykę wyliczania wrocławskiego indeksu jakości powietrza, by uwzględniała stacje komunikacyjne.	15	0	3
A27. Przedstawienie systemu kar związanych z łamaniem zakazu wjazdu na obszar Strefy Czystego Transportu.	18	0	0
A28. Planowanie przestrzeni miasta uwzględniającej kliny powietrza.	17	0	1
A29. Wezwanie prezydenta Wrocławia do zaskarżenia uchwały sejmiku wojewódzkiego dotyczącej Strefy Czystego Transportu do sądu administracyjnego.	9	2	7
A30. 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.	15	0	3
A31. Lobbowanie na rzecz zmian w prawie budowlanym i energetycznym na rzecz uproszczenia procedur w zakresie niskoemisyjnych źródeł energii.	17	0	1



A32. Masowa promocja ruchu rowerowego.	9	3	6
A33. Zlecenie badań dotyczących szkodliwości emisji specjalistom z jednostek naukowych, a nie zewnętrznym firmom komercyjnym o niejasnych powiązaniach z przemysłem.	14	1	3
A34. 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.	16	0	2
A35. 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.	10	3	5
A36. Przeprowadzenie referendum wśród mieszkańców Wrocławia przed wprowadzeniem SCT.	10	6	2

W tym momencie spotkanie opuścił 1 uczestnik narady. Pozostało 17 osób głosujących.

Część B: Rekomendacja dotycząca OBSZARU SCT



TREŚĆ	ZA	PRZE	WSTR
B1. Obszar proponowany jako wariant I (Stare Miasto).	0	16	1
B2. Niewyznaczanie obszaru SCT z powodu braku przeprowadzenia szczegółowych badań oraz braku referendum dla wszystkich mieszkańców.	9	7	1
B3. Obszar całego miasta, jeżeli Strefa jest konieczna; do rozstrzygnięcia przez specjalistów.	4	12	1
B4. Obszar SCT powinien mieć czytelnie wyznaczone granice, oparte na torach kolejowych i rzece lub innych istniejących granicach.	8	6	3
B5. Przyjąć rekomendację UM z jej ewentualnym uszczegółowieniem co do konkretnych ulic.	5	10	2
B6. Wariant preferowany: cały Wrocław w obrębie granic miasta.	3	14	0
B7. Wariant minimum: obszar od północy do południowej granicy miasta ograniczony AOW od Zachodu i Doliną Widawy od wschodu (bez Psiego Pola).	6	9	2



B8. Powiększyć obszar Strefy w stosunku do proponowanego.	6	9	2
B9. Jeżeli musimy, to w minimalnym wymaganym obszarze, np. Rynek.	8	8	1
B10. Wewnątrz śródmiejskiej obwodnicy Wrocławia.	6	10	1

Cześć C: Rekomendacja dotycząca KRYTERIÓW WJAZDU

TREŚĆ	ZA	PRZE	WSTR
C1. Zmiana kryteriów wjazdu nie na podstawie normy Euro, ale na podstawie rzeczywistych pomiarów czystości spalin pojazdów w trakcie corocznych przeglądów na SKP.	12	0	5
C2. Rekomendujemy brak kryteriów zakazujących wjazdu do SCT ze względu na to, że to rozwiązanie jest krzywdzące dla części właścicieli pojazdów, którzy a) posiadają auta stare, b) są ubożsi.	8	7	2
C3. Przyjąć propozycję UM.	5	11	1
C4. Rekomendujemy zaostrzenie kryteriów — przy takich zapisach możliwość wjazdu 20–25-letnich	3	8	6



starych diesli nie wprowadzi znaczącej poprawy jakości powietrza.			
C5. Zakaz wjazdu aut, w których usunięto fabrycznie zamontowany filtr cząstek stałych.	17	0	0
C6. Kryterium likwidacji SCT — 5 lat z rzędu normy WHO nt. stężeń są spełnione.	8	6	3
C7. Jeżeli SCT nie wprowadzi statystycznie istotnych zmian w porównaniu do scenariusza bez wprowadzenia SCT, to zostanie zlikwidowana.	9	4	4
C8. Jeżeli SCT nie wprowadzi statystycznie istotnych zmian w porównaniu do scenariusza bez wprowadzenia SCT, to należy zmienić kryteria.	10	6	1
C9. Obowiązywanie STC jedynie w dniach, gdy poziom NO ₂ jest przekraczany na stacjach komunikacyjnych we Wrocławiu.	5	10	2
C10. Z uwagi na taki sam poziom NO_x dla diesli z Euro 6 i aut benzynowych z EU4 wydłużenie okresu dopuszczalności aut benzynowych z Euro 4 względem obecnej propozycji.	8	0	9



C11. Zlecenie specjalistom z akademickich jednostek naukowych badań nt. toksyczności aut zasilanych LPG.	12	1	4
---	----	---	---

Część D: Rekomendacja dotycząca HARMONOGRAMU WDRAŻANIA

TREŚĆ	ZA	PRZE	WSTR
D1. Zaplanowany harmonogram wdrażania tego projektu jest zbyt krótki – wydłużyć czas wdrażania SCT.	7	6	4
D2. Czas konsultacji jest niewystarczający i wymaga wydłużenia; obejmuje tylko ułamek społeczeństwa (20 osób z 700 tys. mieszkańców miasta).	10	3	4
D3. Przyjąć rekomendację UM.	6	10	1
D4. 1. Etap (od 1 stycznia 2025 r.): samochody zakupione przed 1 stycznia 2025 r., benzyna minimum Euro 2 i diesel minimum Euro 3, samochody zakupione po 1 stycznia 2025: benzyna minimum Euro 4 i diesel minimum Euro 6; 2. etap (od 01.01.2030 r.) obowiązuje wszystkie samochody bez wyjątków: benzyna minimum Euro 5 i diesel minimum Euro 6 DT.	3	8	6



D5. Jak najszybciej wprowadzić SCT, zgodnie z obowiązującym prawem.	3	9	5
D6. Najpóźniej jak się da wprowadzić SCT, zgodnie z obowiązującym prawem.	5	5	7
D7. Dłuższy czas wdrażania pierwszego etapu, ale „nadgonienie”, czyli 1. etap powinien zacząć obowiązywać 31 lipca 2026 r., a 2. etap od 2030 r.	5	6	6

W tym momencie spotkanie opuściło kolejnych 2 uczestników narady. Pozostało 15 osób głosujących.

CZĘŚĆ E: Rekomendacja dotycząca RODZAJU WYŁĄCZEŃ

TREŚĆ	ZA	PRZE	WSTR
E1. Wyłączyć z zakazu osoby starsze (60+).	8	4	3
E2. Wyłączyć z zakazu osoby z niepełnosprawnościami (zgodnie z ustawą).	15	0	0
E3. Brak jakichkolwiek wyłączeń.	0	13	2
E4. Wyłączenia dla wszystkich.	5	7	3



E5. Wyłączeniu podlegają samochody mieszkańców zameldowanych w SCT (niezależnie od miejsca zarejestrowania samochodu).	6	6	3
E6. Wyłączyć z zakazu dostawców w godzinach wczesnoporannych i wieczornych.	9	5	1
E7. Wyłączyć z zakazu dostawców przez całą dobę.	6	9	0
E8. Wyłączyć pojazdy, które w wyniku działań technicznych uzyskały „wyższe normy” (zgodnie z założeniami Strefy).	15	0	0
E9. Wprowadzić możliwość wjazdu do SCT za opłatą.	7	5	3
E10. 1. Etap: 1. wyjątek: samochody mieszkańców SCT zakupione przed 1 stycznia 2025 mają odroczone wymagania do 2. etapu (1 stycznia 2030 r.), 2. wyjątek: samochody osób starszych niż 60 lat mają możliwość wjazdu do SCT bez spełnienia kryteriów, 3. wyjątek: samochody dostawcze z grodzią stałą między kabiną kierowcy a przestrzenią	6	4	5



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.			
E11. Przyjęcie rekomendacji UM dotyczące wyłączeń.	11	1	4
E12. Jeżeli musi być SCT, to z zakazu wyłączyć osoby zameldowane w SCT, osoby posiadające pojazdy objęte zakazem, do śmierci technicznej tych pojazdów.	7	5	3
E13. Zgoda na wjazd pojazdów z napędem LPG.	5	6	4
E14. Wyłączyć z zakazu samochody kupione przed przyjęciem uchwały.	10	3	2
E15. Wyłączyć z zakazu osoby płacące podatki w Gminie.	7	5	3
E16. Wyłączyć z zakazu osoby o niskich dochodach.	6	0	9
E17. Dopuszczyć 4 wjazdy na rok pojazdów niespełniających kryteriów.	14	1	0