



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PROJEKTU UCHWAŁY O USTANOWIENIU STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU W KRAKOWIE

1. Wprowadzenie

Kraków od dawna podejmuje działania mające na celu poprawę jakości powietrza. Jednym z elementów tych działań jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających ograniczyć zanieczyszczenia pochodzące z transportu kołowego. W związku z tym oraz mając na uwadze zapisy Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz obowiązek wskazany w wojewódzkim Programie Ochrony Powietrza, Gmina Miejska Kraków podjęła działania dla wprowadzenia w mieście Strefy Czystego Transportu (SCT). Jednostką organizacyjną miasta Krakowa odpowiedzialną merytorycznie za przygotowanie projektu wdrożenia SCT, projektu uchwały o ustanowieniu SCT oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP).

Od początku tworzenia założeń SCT miasto starało się zrównoważyć dwa istotne czynniki, tj. ekologiczny (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, prowadzące w konsekwencji do ochrony zdrowia mieszkańców i poprawy jakości ich życia) oraz ekonomiczny (ochrona mieszkańców przed ewentualnymi gwałtownymi skutkami ekonomicznymi wprowadzenia SCT). Dlatego kluczowym elementem wytycznych dla tego projektu była opinia mieszkańców, przedsiębiorców i wszystkich pozostałych interesariuszy. Wiosną tego roku przygotowano wstępną propozycję zasad funkcjonowania SCT, którą poddano szerokim konsultacjom społecznym, odbywającym się w dniach od 17 marca do 13 maja 2022 r. W ramach konsultacji społecznych odbyło się 9 spotkań warsztatowych (6 spotkań z mieszkańcami oraz 3 spotkania z przedsiębiorcami). W spotkaniach brały udział osoby mieszkające w różnych obszarach miasta oraz przedstawiciele różnych grup przedsiębiorców. W dniach od 17 marca do 25 marca 2022 r. udostępniono mieszkańcom i innym interesariuszom formularz do zgłaszania uwag w formie online, zaś w dniach od 17 marca do 15 kwietnia 2022 r. – w formie do pobrania i złożenia w siedzibach UMK. W dniach od 9 maja do 13 maja 2022 r. odbył się dyżur telefoniczny, zorganizowany o zróżnicowanych porach, celem umożliwienia udziału szerokiemu gronu zainteresowanych kwestiami strefy. Konsultacje te były prowadzone zgodnie z zapisami uchwały NR CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji, tzn. były poprzedzone szeroką kampanią informacyjną (m.in. kolportaż 20 000 ulotek, obwieszczenie na stronach internetowych krakow.pl, dialoguj.pl, w mediach społecznościowych), prowadzone przy użyciu wymaganych form wymienionych w uchwale oraz zakończone ogłoszonym publicznie raportem.

Zaobserwowano bardzo dużą aktywność mieszkańców w procesie konsultacji, zaś rozwiązania wypracowane w trakcie tego procesu uwzględniają ich postulaty, w punktach, w których rodziło to uzasadnienie. Ze względu na pojawiające się dodatkowe

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

pytania ze strony interesariuszy w kolejnych pokonsultacyjnych miesiącach dodatkowo prezentowano założenia i rozwiązania projektu przedsiębiorcom i klientom wybranych targowisk, organizacjom zrzeszającym przedsiębiorców oraz mieszkańcom, którzy w tej sprawie skontaktowali się z ZTP.

W dniach od 30 sierpnia do 9 września 2022 r. pracownicy ZTP wraz z pracownikami Wydziału Ds. Przedsiębiorczości i Innowacji UMK pełnili 3-godzinne dyżury informacyjne na czterech miejskich targowiskach (łącznie 8 spotkań). Dodatkowo w dniu 7 września 2022 r. odbyła się prezentacja założeń SCT w Małopolskiej Izbie Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Krakowie w ramach spotkania Porozumienia na Rzecz Rozwoju Przedsiębiorczości w Krakowie.

W czerwcu 2022 r. zostały przeprowadzone przez podmiot zewnętrzny badania ilościowe na temat postrzegania SCT w Krakowie, których wyniki zostały uwzględnione przy sporządzaniu projektu uchwały. Swoje uwagi zgłosił również Polski Alarm Smogowy, którego opinia została szczegółowo przeanalizowana. W proces tworzenia zasad SCT miasto zaangażowało ponadto ekspertów z dziedziny medycyny i budowy silników spalinowych oraz stworzyło grupę roboczą z udziałem przedstawicieli innych miast oraz Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Śledząc proces kształtowania zakresu uchwały o SCT, należy również mieć na uwadze zmiany legislacyjne, które weszły w życie w okresie ostatniego roku, a miały bezpośredni wpływ na tempo i zakres przygotowywania projektu uchwały. Dla przykładu w dniu 31 sierpnia 2022 r. zostało przyjęte Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach, które wprowadza wytyczne do umieszczania w adnotacjach dowodu rejestracyjnego informacji o spełnieniu przez samochód osobowy, samochód ciężarowy, samochód specjalny, ciągnik samochodowy lub autobus określonego poziomu emisji spalin Euro.

Wnioski płynące z całego procesu konsultacji posłużyły do opracowania projektu uchwały o ustanowieniu SCT. W projekcie zostały określone zasady wjazdu i poruszania się po SCT, granice obszaru SCT, sposób organizacji ruchu w SCT, sposób wydawania nalepki uprawniającej do wjazdu do SCT oraz wysokość opłaty za jej wydanie, jak również sposób prowadzenia kontroli. Termin wprowadzenia SCT określono na dzień 1 lipca 2024 r., tj. opóźniono go o ponad rok w stosunku do pierwotnego projektu przedstawionego podczas konsultacji. Nowo zaproponowana data jest między innymi wynikiem postulatów zgłaszanych przez uczestników konsultacji. Odnosząc się do postulatów mieszkańców dotyczących łagodniejszego trybu wprowadzenia SCT, w miejsce początkowo konsultowanych sześciu etapów SCT, zaproponowano dwa etapy – pierwszy rozpoczynający się 1 lipca 2024 r. oraz drugi rozpoczynający się 1 lipca 2026 r. Dodatkowo przedstawiono łagodniejsze wymagania dotyczące wieku pojazdów i spełnianych przez te pojazdy norm emisji spalin EURO.

Od zasad SCT przewidziano wyłączenia. Biorąc pod uwagę szczególne uwarunkowania, jak i postulaty zgłaszane podczas konsultacji społecznych, bezterminowy wjazd do SCT przewidziano m.in. dla pojazdów historycznych i pojazdów specjalnych. Dodatkowo, dbając o szczególne potrzeby osób starszych, bezterminowym wyłączeniem

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

objęto pojazdy, których właścicielami są osoby w wieku co najmniej 70 lat. Należy także dodać, że zgodnie z zapisami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wyłączeniem objęte są również pojazdy posiadające odpowiednie oznaczenie, którymi poruszają się osoby niepełnosprawne.

Wyznaczając obszar SCT zaproponowano, że jej granice będą pokrywały się z granicami administracyjnymi miasta Krakowa. Dążenie do objęcia SCT tak dużego obszaru wynika m.in. z chęci zapewnienia wysokiej efektywności rozwiązania – im większy będzie obszar SCT, tym lepszy będzie efekt zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu.

Opracowany w ten sposób projekt uchwały o ustanowieniu SCT poddano konsultacjom społecznym, licząc, że zgromadzone w ich trakcie dodatkowe uwagi i postulaty mieszkańców oraz różnych środowisk, w tym przedsiębiorców i organizacji pozarządowych, umożliwią sfinalizowanie zapisów uchwały. Konsultacje prowadzone były na podstawie art. 40 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, który jasno wskazuje sposób i tryb konsultowania projektu uchwały o ustanowieniu SCT (zamieszczenie projektu uchwały na stronie internetowej urzędu i wyznaczenie terminu na zgłaszanie uwag, który nie może być krótszy niż 21 dni).

Konsultacje społeczne projektu uchwały o ustanowieniu SCT odbywały się w okresie od 20 września do 10 października 2022 r. Uwagi do projektu składano przy użyciu formularza konsultacyjnego online do zgłaszania uwag i wniosków.

Informacja o konsultacjach społecznych, projekt uchwały o ustanowieniu SCT oraz formularz konsultacyjny do zgłaszania uwag i wniosków zostały zamieszczone na stronach internetowych ztp.krakow.pl, krakow.pl, www.obywatelski.krakow.pl.

Niniejszy raport odzwierciedla pełne spektrum uwag, wniosków oraz postulatów zgłoszonych w trakcie konsultacji.

2. Uwagi zgłoszone z wykorzystaniem formularza online

W ramach konsultacji społecznych projektu uchwały o ustanowieniu SCT w Krakowie, zgłoszono łącznie 617 uwag sformułowanych z wykorzystaniem formularza online. 78% uwag zostało zgłoszonych przez mężczyzn, a 22% przez kobiety. Pod względem wieku zgłaszających dominowały uwagi zgłaszane przez osoby w wieku od 30 do 40 lat (ok. 51% uwag) oraz w wieku od 45 do 65 lat (29% uwag). Mniej uwag zgłosiły osoby w wieku od 18 do 29 lat (16% uwag) oraz w wieku powyżej 65 lat (niewiele ponad 3% uwag). W 94% zgłaszającymi uwagi byli mieszkańcy miasta. Ponadto 22% uwag zgłosili przedsiębiorcy, a 3% uwag – osoby z niepełnosprawnościami.

W tabeli 1 uwagi zostały zaprezentowane w oryginalnej formie, bez korekty językowej i merytorycznej, w celu zachowania oryginalnego, autorskiego ujęcia tematu. Niewielka część uwag zawiera komentarze niezwiązane z ideą oraz wdrożeniem SCT lub o charakterze ad personam. Uwagi te także zostały zaprezentowane w oryginalnej formie.

Jedyną korektę dokonano tylko w odniesieniu do uwag/ części uwag zawierających wulgaryzmy i niecenzuralne wypowiedzi oraz dane osobowe osób fizycznych – oznaczono je w tabeli 1 odpowiednio symbolami * oraz **.

Do dalszych prac służących ustanowieniu SCT w Krakowie wykorzystane zostaną jedynie uwagi merytoryczne, dotyczące SCT i poszczególnych aspektów jej wdrożenia.

Tabela 1. Uwagi zgłoszone podczas konsultacji projektu uchwały o ustanowieniu SCT w Krakowie.

1	Dzień dobry. Po pierwsze, jeżeli twierdzicie Państwo że samochodów, które do strefy nie będą mogły wjechać ze względu na wiek jest niewiele, to czy jest w ogóle sens taką strefę wprowadzać i za jej wprowadzenie płacić? Jeżeli jednak samochodów takich jest więcej, to czy można sobie pozwolić na skazanie tak wielu mieszkańców miasta na konieczność bardzo kosztownej wymiany pojazdu lub na wykluczenie komunikacyjne? Po drugie, objęcie całego miasta strefą, w jaki sposób ma być kontrolowane? Kontrola jedynie na wjeździe do miasta? System bramek, skanowanie tablic rejestracyjnych? Jak wielki koszt to dla miasta będzie, taki skaner na każdym wjeździe do miasta? Czy tylko sprawdzanie w razie rutynowej kontroli? Czyli defakto martwy przepis. Zwłaszcza na obrzeżach. Po trzecie, jak postępują prace budowy parkingów P+R na granicy miasta, aby te samochody nie wpuszczane miały gdzie pozostać? Są takie parkingi już, czy mają być, ile tysięcy samochodów mają pomieścić? Te które są obecnie, znajdują się już na terenie strefy. Po czwarte dla czego te konsultacje wcale nie są ropropagowane? Kogo bym nie pytał, nikt o nich nie wie, więc jak można swój głos wyrazić? Trafiłem przypadkiem na stronie aktywistów. Czyli pewnie większość weźmie udział ludzi co popiera, właściciele starszych aut mają siedzieć cicho? Ludzi jak ja, mających starsze pojazdy mieszkających w mieście, znam przynajmniej kilkanaście. Jest nas za pewne sporo więcej, przynajmniej kilkaset, może kilka tysięcy. Co jeżeli, jak w moim przypadku, są to samochody których wymiana na nowsze będzie bardzo kosztowna? Miasto mi dopłaci czy... Mam się wynieść z miasta jeżeli chcę pozostać mobilnym?
2	Ograniczenie strefy do ścisłego centrum Krakowa.
3	mieszkam w strefie i jestem przeciwny wprowadzeniu SCT w KRAKOWIE
4	jako mieszkaniec strefy i przedsiębiorca nie wyrażam zgody na wprowadzenie SCT
5	Proponowana strefa stanowi nadmierne ograniczenie w korzystaniu z dostępnych na rynku pojazdów używanych, które stanowią podstawę w możliwości transportu dla ogromnej części społeczeństwa. Bardzo dużej części ludzi nie stać na pojazdy np. diesla z datą produkcji po 2010 roku.

6	<p>Uwagi do projektu uchwały ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie zamieszczone na stronie: Obywatelsk.krakow.pl: Projekt uchwały dopuszcza do ruchu - określone tą uchwałą - ramach czasowych pojazdy spełniające wysokie kryteria techniczne (normy EURO) lub dotyczące roku produkcji pojazdu. 1/ Takie ograniczenia zastosowane do pojazdów, a co za tym idzie ich właściciele pozbawiają tych ostatnich ich praw słuszenie nabytych w ramach obowiązującego porządku prawnego. O ile nie budzić może zastrzeżeń zastosowanie wysokich kryteriów do pojazdów nowo zarejestrowanych, o tyle pojazdy zarejestrowane wcześniej winny być dopuszczone do ruchu nadal (niezależnie od spełniania norm EURO lub roku produkcji) aż do czasu ich wyrejestrowania. Jest wiedzą powszechną że właścicielami takich pojazdów w głównej mierze pozostają osoby w starszym wieku, lub niezamożne. 2) Tzw "ulgi" dla osób w wieku 70 lat i więcej wprowadzane projektem uchwały są wyłącznie teoretyczne, bowiem wymuszają konieczność prowadzenia pojazdu wyłącznie przez jego właściciela. Przywołana regulacja nie rozwiązuje problemów tych osób, które np z racji wieku lub stanu zdrowia wymagać mogą doraźnie konieczności przewiezienia ich własnym samochodem przez osobę trzecią np. dowóz do placówki służby zdrowia, zrealizowania innych koniecznych spraw życiowych). 3)Skomentowana w p.2) powyżej regulacja nie uwzględnia w żadnym zakresie sytuacji w której współwłaścicielami jednego pojazdu pozostają współmałżonkowie z których jedno ma mniej niż 70 lat i posiada prawo jazdy, a drugi współmałżonek ma ponad 70 lat i nie posiada prawa jazdy. w świetle projektu uchwały oboje zostają pozbawieni możliwości korzystania z własnego samochodu, a to stanowi naruszenie już choćby zasad współżycia społecznego. 4)Projekt uchwały nie przewiduje żadnych udogodnień/ułatwień/rekompensat dla właścicieli eliminowanych z ruchu w strefie pojazdów, bowiem nie można za takie uznać rozważanych ewentualnych dopłat do abonamentu na korzystanie z rowerów miejskich lub wykupu okresowej karty MPK. 5) W projekcie uchwały, jak również w uzasadnieniu do niej brak jakichkolwiek uregulowań dotyczących zabezpieczenia koniecznych parkingów dla samoc</p>
7	<p>Strefa powinna dotyczyć TYLKO ŚCISŁEGO CENTRUM, ale aleje powinny być z niej już WYŁĄCZONE przynajmniej dla MIESZKAŃCÓW. Kraków powinien być odkorkowany i poruszanie po II obwodnicy powinno być tylko dla aut zarejestrowanych w Kwie i oczywiście z ważnymi b adaniami technicznymi!</p>
8	<p>Uchwała to zamach na wolność obywatelską. Kumuna wraca. Nie wolno zabraniać wjazdu legalnie kupionymi samochodami niezależnie od ich wieku. Stare samochody same się wykruszą powoli. Nie ma potrzeby wprowadzania ograniczeń. Wnosze od odstąpienie od uchwały!!</p>
9	<p>Takie granice strefy czystego transportu to jakiś żart! Jest to tak duży obszar że gdybym miał dostać się do miejsca pracy a dojeżdżam z poza Krakowa to bardziej optacałoby mi się w niej nocować. Myślę że takich osób jest ogrom.</p>
10	<p>NIE dla tak szkodliwego projektu dla MIESZKAŃCÓW tego miasta! EKOLOGIA tak ale NIE dla ekoterroryzmu w imię wydumanych idei nie zbilansowanych GLOBALNIE! Wojna obnażyła SENS elektryfikacji motoryzacji. Wszelkie zmiany rozszerzenia stref czy ograniczenia ruchu powinno się odbywać kosztem WJEŹDŹAJĄCYCH do miasta, ale i ONI powinni mieć parkingi PARK & RIDE, gdzie są parkingi i kasa zbierana przez lata? ZROWNOWAZONE idee transportu a nie ZAKAZY i nakazy KOSZTEM placacych PODATKI W MIESCIE!</p>
11	<p>Gorąco popieram projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. SCT zgodna z proponowanymi zasadami stanowi najskuteczniejszy sposób ograniczania emisji transportowych, ponieważ większość tych emisji pochodzi z nielicznej grupy najbardziej emisyjnych pojazdów. Z uwagi na słabość systemu kontroli, pojazdy te często nie spełniają nawet bardzo łagodnych norm z odpowiedniego rozporządzenia Ministra Transportu. Wprowadzenie uchwały należy jednak zdecydowanie przyspieszyć, w obu etapach (przejściowym i docelowym) o jrden rok, czyli, że etap I powinien obowiązywać już od 1.07.2023, a etap drugi od 1.07.2025. W pierwszym wypadku dotyczy to tylko 2% pojazdów, a w drugim 19%, natomiast korzyść zdrowotna obejmie wszystkich mieszkańców Krakowa, zarówno zmotoryzowanych jak i niezmotoryzowanych. Uchwała jest tym bardziej potrzebna, że jedynym innym działaniem mogącym poprawić jakość powietrza w Krakowie jest wymiana kotłów "kopciuchów" w gminach otaczających miasto, a jak wiadomo proces ten jest długotrwały i w dodatku został zahamowany ostatnią decyzją Semiku Wojewódzkiego. Prof. dr hab. inż. Piotr Kleczkowski, AGH w Krakowie, autor książki "Smog w</p>

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	Polsce".
12	jak będziemy zarabiać tyle co Niemcy, to będzie na to czas, obecnie toporoniony pomysł
13	to nie czas na wprowadzanie SCT, czy w ten sposób urzędnicy leczą kompleksy, wobec reszty Europy
14	SCT to paraliż miasta i utrudnianie życia mieszkańcom, to ograniczenie wolności jestem przeciw
15	W takiej formie jak w projekcie jest to PRZECIW MIESZKAŃCOM, wbrew misji urzędu UMK!
16	Nie zgadzam się
17	Nie zgadzam się
18	Nie zgadzam się
19	Jedna SCT na terenie całego miasta jest nonsensem. Bazą są wyniki otrzymane na al. Krasińskiego. Powinna więc powstać strefa 1 (Konopnickiej, Krasińskiego, Mickiewicza, Słowackiego, Wita Stwosza do Klimeckiego, al. Powstańców Śląskich), gdzie funkcjonowałyby warunki określone w Projekcie Uchwały). Natomiast w pozostałej części miasta powinna być strefa 2 gdzie od 01.07.2026 powinny obowiązywać wymagania: EURO II dla samochodów benzynowych i EURO IV (wyposażenie w filtr DPF) dla samochodów z silnikiem Diesla. To są porównywalne wymagania z wymaganiami stawianymi na zieloną plakietkę w Niemczech – znacznie bogatszym Państwie i od lat dbającym o środowisko. W Projekcie Uchwały pojazdy Straży Miejskiej nie muszą spełniać żadnych wymagań, nawet Euro 1 ale za to będą uprawnieni do kontrolowania innych pojazdów pod względem spełnienia wymagań dla SCT !!! Jak to nazwać?
20	brak uwag
21	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Równocześnie proponuję zmianę par. 5 uchwały w taki sposób, żeby nie było wątpliwości, że do SCT mogą wjeżdżać pojazdy oznaczone nalepkami wydanymi przez inne gminy, o ile spełniają one wymagania określone w par. 4 uchwały i załączniku 2. Pozwoli to uniknąć podnoszonych w przestrzeni publicznej argumentów, że pojazdy poruszające się po różnych SCT i spełniające te same kryteria wjazdu do nich będą musiały być wyposażone w tyle nalepek na przedniej szybie do ilu SCT będą chciały wjechać. Pogląd ten nie tylko pozbawiony jest sensu (w szczególności w zakresie dopuszczenia, o którym mowa w punktach 1)-3) załącznika 2), ale jest również niezgodny z intencją ustawodawcy i prawodawcy, którzy tak skonstruowali wzór nalepki, żeby miał on jak najbardziej uniwersalny charakter i pozwalał stosować te same dane o pojeździe do tworzenia wyjątków wjazdu do różnych SCT. Jednocześnie zapis taki będzie dobrą praktyką dla innych gmin, chcących tworzyć SCT.
22	prywatna: Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami).
23	prywatna: Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla

	aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami).
24	Sct ma sens tylko w przypadku alternatywnych srodkow tranaportu i darmowego parkingu park i ride na obrzeżach krakowa. MPK to dziadostwo w takiej formie jakiej jest obecnie. Jezeli zmusicie ludzi to wyjda na ulice.
25	Nie zgadzam się
26	Bezasadne jest rozszerzenie SCT na cały kraków. Nie stać ludzi na zmianę samochodu. Co z ludźmi mieszkającymi na wsi którzy codzień wjeżdżają do krakowa do pracy? Posiadam samochód z 2009r. Diesel euro 4 i nie zamierzam go wymieniać, nie ma na to pieniędzy i nie będzie w dobie drożyzny i inflacji.
27	Rocznik samochodów wjeżdżających od 2026r. powinien być taki sam bez dyskryminacji na rodzaj paliwa.
28	NIE TĘDY DROGA! EWOLUCJA a ni ewolucja która nie jest na dodatek w obecnej sytuacji poparta twardymi danymi. Wszystkie auta NIE SPELNIAJACE norm powinno sie eliminowac w czasie przegladu. Reszta umrze śmiercią naturalną lub zostanie jako zabytki z żółtymi rej.
29	Minimalna norma dla silników diesel 1,3 euro a nie 1,5 euro
30	Nie zgadzam się, aby minimalną normą dla pojazdów z silnikiem diesla była norma Euro 5, proponuję normę Euro 4
31	Wprowadzenie wymogów dla aut powinny nastąpić wcześniej. Np. w 2024 lub 2025 roku.
32	Nie zgadzam się na wprowadzenie strefy
33	Czy strefą zostanie również objęty obszar autostrady A4 w części położonej na terenie Krakowa?
34	Anulować cały projekt utrudniający życie mieszkańcom
35	Ostatni pomysł na SCT to już prawdziwa dywersja. Wystarczy wybrać się na parkingi osiedlowe i zobaczyć, że chyba ponad 50procent samochodów nie spełnia tych wymagań. I co, ludzie mają się wyprowadzić czy lecieć do salonu po nowy samochód. Jesteśmy jeszcze społeczeństwem ubogim, a przy obecnej inflacji coraz uboższym więc to raczej nie wchodzi w grę. Czas pandemii pokazał, że smog i poziom zanieczyszczenia powietrza w niewielkim stopniu zależy od ruchu samochodów, szczególnie osobowych. Wystarczy zacząć o zakazu rejestracji samochodów nie spełniających określonych norm, a problem w trochę dłuższym czasie sam się rozwiąże, nie niszcząc przy okazji wielu małych działalności gospodarczych. Przecież każdy woli jeździć samochodem ekologicznym, nowszym i mniej kosztownym w eksploatacji.
36	Zajaz wjazdu do SCT od 1 lipca 2023 r. aut wyprodukowanych przynajmniej w roku 1992 (jeśli auto jest benzynowe) i przynajmniej w roku 1997 (jeśli diesel). Zajaz wjazdu do SCT od 1 lipca 2025 r. aut benzynowych starszych niż 25 lat i atu z silnikiem Diesla starszych niż 15 lat.
37	Nie zgadzam się
38	Aa
39	Jestem przeciwko tej uchwale w całości, wprowadzenie kolejnych ograniczeń doprowadzi do całkowitego paraliżu miasta. Obecnie trasę którą można zrobić w 5 minut ,trzeba robić w ponad 30 przez zakazy i objazdy.
40	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
41	Nie wprowadzać zmian
42	Projekt do kosza to nie czas łopata i sadzić drzewa tam gdzie wylaliście beton.
43	Porobiliście ścieżki to se jeździcie na rowerach a od ludzi się * strefa nie AMEN.
44	Samochód to przyszłość i wolność a urzędnik to kula u nogi społeczeństwa puknijcie się w głowę tylko mocno strefa nie.
45	Każdy ma prawo jeździć czym chce konstytucja to gwarantuje nie dla strefy.
46	Za chwilę pierdziel nie będzie można jak wam imponuje Bruksela droga wolna nik po was nie zapłacze strefa nie.
47	To nie jest projekt to zamach na mieszkańców nie nie.
48	Byłem na konsultacjach to co proponujecie jest żałosne nie zgadzam się.
49	Komunikacja do kitu droga rowery dla młodych auta dla starych chorych i mieszkańców każdy ma prawo wyboru środka transportu poprostu NIE!
50	Może za robotę byście się wzięli chyba macie za dużo wolnego czasu po 100 krok nie.
51	Co to za durny pomysł miasto bez aut dobra ale i bez urzędników won.
52	Autka dzisiaj to nie te z przed 20l takich powinna dotyczyć strefa nie młodszych.
53	Nie dla strefy!;! To absurd.
54	Strefa nie dla mieszkańców to dyskryminacja nie nie nie!!!!!!
55	Strefa nie może dotyczyć mieszkańców ani przedsiębiorców.
56	Strefa nie powinna dotyczyć mieszkańców tylko przyjezdnych.
57	Brak zgody może za 10 15 lat pogadamy teraz jest kryzys ciężkie czasy.
58	Warunki nie do przyjęcia diesle powinny zostać zakaz ma dotyczyć tylko starych 20l i starszych
59	Nie zgadzam się na tak bardzo rozszeżoną strefę czystego transportu. Dlaczego nie pokazuje się badań i parametrów powietrza z lat 2019 do 2021 kiedy podczas pandemii ruch samochodów był znikomy a zanieczyszczenia przekraczały praktycznie wszystkie normy.Nie zgadamy się z wprowadzeniem tak zaostzonych przepisów i SCT ograniczający mój dostęp do chociażby służby zdrowia, która jest podstawowym prawem mieszkańca i obywatela.
60	Witam .Proponuje by pojazdy osób zameldowanych w Krakowie i zarejestrowane na terenie miasta Krakowa przed datą wejścia SCT były zwolnione z obostrzeń do śmierci technicznej .
61	Dla silników diesla minimalna norma Euro 5 jest zbyt restrykcyjna. Proponuję normę Euro 4.
62	w przypadku samochodów z silnikiem Diesla proponuję minimalną normę Euro 4 a nie Euro 5
63	Strefa Czystego Transportu (STC) nie powinna obejmować całego miasta. Gwałtowne zmiany bardzo mocno wpłyną na płynność ruchu i będą powodować dodatkowe zamieszanie. Wnioskuje o utworzenie STC ale maksymalnie do granicy drgiej obwodnicy miasta.
64	Udało się wywalczyć sensowne zasady funkcjonowania w STC dla naszych staroci, ale urzędnicy zrobili nam niemiłą niespodziankę. Wprowadzenie strefy w granicach CAŁEGO miasta to jest po prostu absurd i horror dla tysięcy mieszkańców. Szczegóły w poniższym poście. Dziś ostatni dzień żeby wyrazić dezaprobatę w konsultacjach, zanim ruszy opresyjna pseudoekologiczna maszyna, która poza drenażem portfeli i przymusową gentryfikacją w czasach największego kryzysu tego wieku nie zmieni nic.
65	Nie
66	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 - wtedy będą to auta 13-letnie - pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że

	działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
67	Wnoszę aby warunki dla samochodów o masie całkowitej do 3,5t były obniżone tak, ażeby były takie same jak dla pojazdów o masie całkowitej pow. 3,5t. W praktyce emisja zanieczyszczeń z samochodów ciężarowych (DMC pow 3,5t) jest wyższa niż z samochodów osobowych z tego samego rocznika. To rozróżnienie jest na tyle nieczytelne, że opis warunków opublikowany w Gazecie Krakowskiej już wprowadzała w błąd - opisany jako jeden warunek niezależnie od DMC. Jeżeli naprawdę chodzi o zmniejszenie emisji spalin to najważniejsze jest zabezpieczyć w przepisach przed poruszaniem się pojazdów gdzie wycięto DPF-a lub dezaktywowano EGR lub SCR.
68	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 - wtedy będą to auta 13-letnie - pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
69	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 - wtedy będą to auta 13-letnie - pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
70	Ogólnie jestem przeciwno robieniu jakichkolwiek stref czystego transportu - są ważniejsze sprawy w Krakowie i w Polsce. W zanieczyszczeniu powietrza - wg badań naukowych, np. AGH - samochody osobowe stanowią MARGINALNY udział; urzędnicy w Krakowie nie znają tych badań? To słabo... Logika podpowiada najpierw walkę z największymi zagrożeniami dla zdrowia, a gdy auta będą stanowić 60% wkładu w "trucie", to dopiero wtedy można się za nie zabrać. I to przede wszystkim nie żadnymi strefami, tylko: 1) zwiększenie dochodów obywateli, 2). eliminacja poprzez kontrole policji, straży miejskiej i na przeglądach dymiących wraków (nawet jeśli mają 5 lat i wysokie normy Euro na papierze). Gdyby strefa miała jednak powstać, to koniecznie brak ograniczeń dla aut zabytkowych ("żółte tablice") oraz nie całe miasto, tylko ścisłe centrum! Auta z CNG/LPG (bardziej ekologiczne paliwo) powinny mieć automatycznie "o jeden poziom" wyższy pułap normy Euro (np. auto spełnia Euro 3, ale posiadając LPG/CNG ma wjazd do strefy jak Euro 4. Za to proponuję żadnych wyjątków wjazdu do strefy dla dostawczaków, autobusów i ciężarówek: jeśli coś "kopci", to prawie zawsze busy/dostawczaki/ciężarówki/autobusy, nie auta osobowe! Głosuję też przeciw jakimkolwiek naklejkom na szybę: przecież dane dot. modeli i roczników samochodów są jawne, łatwo dostępne w internecie. Dlaczego to znów ja mam coś udowadniać, naklejać itp.? Jak ktoś chce skontrolować, czy mam prawo wjechać do strefy, to JEGO INTERES w tym, żeby umieć to sprawdzić i mnie nie interesuje, jak to robi. Przestańcie dokładać zwykłym ludziom obowiązków, sami sobie sprawdzajcie w bazach danych czy internecie, jakie normy spełnia dane auto, skoro WY wymyślicie takie przepisy. Jak ja sobie coś wymyślę, to nie każę Wam tego realizować/sprawdzać, prawda? Jeszcze jest pytanie dot. aut przerobionych na wyższą normę Euro, np. poprzez dołożenie katalizatorów/DPF-ów czy poprzez swap silnika z nowszego modelu - koniecznie trzeba to uwzględnić w przepisach dot. strefy! W Niemczech takie przeróbki aut po wprowadzeniu podobnych stref były popularne i ich przepisy

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	bez problemu to uwzględniały.
71	W tych granicach administracyjnych przecież większość obszarów to wsie, pola i nieużytki. SCT powinno się ograniczyć do III obwodnicy (a na pewno do IV), bo inaczej to przecież robienie SCT w polu i w lesie.
72	W projekcie nastąpiła zmiana związana z granicami strefy. W konsultacjach społecznych ta strefa nie była w całym Krakowie i na obrzeżach. W SCT znajdują się najważniejsze węzły jeśli chodzi o zjazd/wjazd na obwodnicę i P&R. Jest to kłamstwo i oszustwo, sprawiacie, że ludzie choć chcą wspomóc tą walkę zostali przez was oszukani i okłamani. Przy rosnących podatkach i inflacji patrzycie tylko na swoje kieszenie i utrudniacie innym życie. Jesteście kłamcami i kombinatorami. Jesteście oderwani od życia zwykłych ludzi, którym przeszkadzacie żyć i się bogacić.
73	Jeżeli strefa sięga poza obwodnicę to przecież zablokowalście na nią wjazdy. Jak ktoś raz na rok jedzie tędy tranzytem i chce ominąć miasto po obwodnicy to ma zmieniać samochód i biec do urzędu po naklejkę, bo 2 km przed wjazdem na autostradę zablokuje go strefa? :D
74	Jestem całkowicie przeciwny wprowadzaniu tego typu ograniczeń. Uderzają one w osoby uboższe i bardziej oszczędne, nie chcące nabijać kabzy koncernom motoryzacyjnym i wydawać pieniędzy na nowsze samochody, które są zwykle bardziej zawodne i mniej solidne niż auta starszych roczników. Stanowcze NIE dla tzw. "strefy czystego transportu" (przynajmniej w takiej formie)!
75	Biorąc pod uwagę jaki udział w zanieczyszczeniu środowiska ma transport, należy zauważyć, że przewóz indywidualny stanowi jedynie jego niewielki fragment. Problemu, więc nie należy upatrywać w źródle stanowiącym mniej, niż 8%, a w charakterystyce przepływu gazów i pyłów. Kraków od wielu lat jest sukcesywnie dobudowywany, kolejne korytarze przewietrzania miasta są zamykane zabudową wysoką, co prowadzi do generowania kolejnych zamkniętych przestrzeni w naszym mieście. Niezależnie czy usuniemy 10, czy 90% źródeł zanieczyszczeń, sytuacja się nie zmieni, tak długo jak nie zmieni się gospodarowanie przestrzenią i budownictwem. Proszę sobie wyobrazić pudełko, które jest szczelnie zamknięte. Wprowadzając do niego kilogram piasku, niezależnie jak nim poruszymy dalej utrzymamy wspomniany kilogram wewnątrz, a sytuacja nie zmieni się, niezależnie od tego czy ujmijemy połowę, czy jedną trzecią substancji, wewnątrz ona dalej będzie i dalej będzie uznawana za problem. Dlaczego za wroga uznaje się transport indywidualny i ludzi, którzy próbują związać koniec z końcem? Dlaczego mają cierpieć na tym najbiedniejsi? Dlaczego eliminuje się ludzi, których nie stać na zmianę i dostosowanie się do wydumanych wymogów? Żyjemy w czasach patologicznej ideologii, demonizacji transportu indywidualnego i walki z mieszkańcami, w stopniu tak zaawansowanym, że otwarcie wmawia się ludziom jak bardzo szkodzą wszystkim dookoła, tym, że żyją według narzuconych przez społeczeństwo zasad. A wśród tych zasad są niestety obowiązki podatkowe, dochodowe i cała reszta. Dlaczego nigdzie nie można znaleźć dokładnych danych o badaniach "jakości powietrza"? Dlaczego gdy nie było ruchu ulicznego w dobie całkowitego lockdown'u w dobie pandemii, w 2020, "odczyty" szalały? Dlaczego pomimo wyszczególnienia zakazu stosowania paliw stałych i tworzenia krakowskiego SCT w rozdziale 15 załącznika 2 do uchwały o Programie Ochrony Powietrza, stanowiącego pełną treść wspomnianego programu, usilnie się forsuje tą przeczącą faktom i logice politykę? Dlaczego ignoruje się fakt, że wspomniane działania zostały uznane za niemożliwe do realizacji i umieszczone w rozdziale z "rozwiązaniami niewytypowanymi do realizacji"?
76	Po co strefa aż tak szeroka, gdy poza centrum nie ma problemu z zanieczyszczeniami? Powinna być ograniczona do III obwodnicy, przecież nie będzie się dało dojechać nawet do CH Zakopianki, IKEI ani zoo. Nie wiem też po co strefa poza IV obwodnicą jak tam są same wsie, pola i nieużytki.
77	Bardzo ważna kwestia, zdobywanie uprawnień do wjazdu. W myśl projektu, każdy uprawniony do wjazdu pojazd powinien mieć naklejkę. Więc każdy pojazd, który jest uprawniony, czy to ustawowo, czy uchwałą będzie generował konieczność wyprodukowania naklejek, dostarczenia (niestety nie podano jaka spółka będzie za to odpowiedzialna), nawet gdy pojazd danej kategorii ma jasny wyznacznik, tak jak przykładowo, pojazdy służb porządkowych, czy pojazdy elektryczne wyposażone w "zielone rejestracje".. Tak samo jak projekt uchwały wyklucza pojazdy zabytkowe, które posiadają specjalne wpisy do ewidencji, a dopuszcza pojazdy historyczne, jednocześnie wymagając "potwierdzenia zaliczenia do kategorii pojazdów historycznych", poza dowodem rejestracyjnym pojazdu, a przecież zgodnie z ustawą o Ubezpieczeniach Obowiązkowych, pojazdy historyczne istnieją z nadania dla jednostek, które wyprodukowano, czy też dokładniej zarejestrowano pierwszy raz 40 lat wcześniej. Warto też wspomnieć, że uchwała jasno wskazuje, że należy dostarczyć kserokopie, co jest

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	niemożliwe, gdy rozważamy wspomniany w projekcie sposób złożenia zamówienia na naklejkę online. A kto ją dostarczy? O tym nie wspomniano? A wszyscy wiemy jak wygląda działanie głównego usługodawcy pocztowego dla jednostek urzędowych.. Nie zdziwię się jak setki tych naklejek zaginą.
78	Dzień dobry, Nie rozumiem podejścia oceny szkodliwości emitowanych spalin wg projektu uchwały. Dopuszczone do ruchu w SCT są bowiem samochody z silnikiem Diesla produkowane w 2010 roku lub nowsze. Ale jeżeli w 2009 lub 2008 roku były produkowane samochody dokładnie z takim samym silnikiem układem dolotowym i wydechowym (taki sam filtr PDF i zawór EGR) oraz oprogramowaniem, to fabrycznie ma dokładnie taką samą emisję spalin. Stan i zużycie samochodu można dopiero określić na stacji diagnostycznej bo jest uwarunkowane sposobem użytkowania i przebiegiem - nie rocznikiem. Powinien być dodany punkt, że mogą również poruszać się samochody wyprodukowane wcześniej, jeżeli dokładnie taki sam model (biorąc pod uwagę silnik, układ dolotowy, układ wydechowy, wyposażenie w filtry DPF, zawór EGR, oprogramowanie) był produkowany w 2010 roku. Myślę, że więcej dałby obowiązek wystawienia przez stację kontroli zaświadczenia, że w samochodzie nie usunięto filtra DPF i nie zablokowano zaworu EGR dla wszystkich samochodów (po skończeniu okresu gwarancyjnego). Nieporozumieniem jest ustanowienie na terenie całego miasta SCT o tych samych rygorach. W uzasadnieniu przytaczane są wyniki badań ze stacji na al. Krasieńskiego. Ale aleje Trzech Wieszczów to część miasta o największej - ekstremalnej wręcz emisji zanieczyszczenia powietrza wskutek ruchu samochodowego i braku przewietrzania - nie ma odzwierciedlenia z innymi częściami miasta. Ponadto wg USTAWY z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Art. 39.2 Pkt 1a od obowiązku zakazu wjazdu do SCT zwolnione są pojazdy: Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Na podstawie tego zapisu można wysnuć wniosek, że w domyśle ustawodawcy SCT nie powinny dotyczyć całego miasta. Bo wjazd w.w. pojazdów nie dotyczy sytuacji ich interwencji ty w SCT, a każde ich przemieszczanie się po mieście. Pytanie więc dlaczego są tzw. „Święte Krowy”, które mogą jeździć zakazanymi pojazdami? Dodatkowo Kontrolę uprawnień samochodów do poruszania się po SCT – czyli wg Projektu Uchwały po mieście Krakowie - wg §6.1 Projektu Uchwały ma sprawować Straż Miejska. Jednocześnie wg Załącznika 2 Projektu Uchwały Pkt. 7 Straż Miejska j
79	Setki tysięcy ludzi żyjących na peryferiach i pracujących w Krakowie musi dojeżdżać autem, gdyż żyje poza obszarem objętym komunikacją zbiorową, podobna ilość co rano musi opuścić to miasto, by dojechać do pracy, nie raz do miejscowości oddalonych od dziesiątki, jak nie setki kilometrów. Wśród tych osób jestem ja, przeciętna pracownica zarabiająca tyle, by wystarczyło od wypłaty do wypłaty. W dzisiejszych czasach, gdy inflacja szaleje, ceny rosną niesamowicie szybko, dojazd do pracy obejmujący 50 kilometrów i to w jedną stronę, jest niesamowitym przedsięwzięciem ekonomicznym. Pokonanie 100 kilometrów dziennie aktualnie jest wydatkiem obejmującym kilkadziesiąt złotych, zabiera to prawie połowę mojego dziennego zarobku i nie ma realnej alternatywy. Zmiana miejsca zatrudnienia nie wchodzi w rachubę, dojazd komunikacją zbiorową jest niemożliwy, gdyż nie tylko wiąże się z przejściem kilkunastu kilometrów, ale również trwa 3 godziny (sam przejazd), pod warunkiem, że wszystkie połączenia się zajądą i żaden z autobusów nie odstaje od rozkładu jazdy. Obserwując proponowane wersje tego projektu, z przerażeniem patrzyłam na dowód rejestracyjny mojego samochodu i to jak bardzo jego parametry odbiegają od proponowanych obostrzeń. Od bardzo dawna rozważałam zmianę auta na coś nowszego, jednak widząc jakie są braki na rynku i jak rozrasta się koszt zakupu auta z rynku wtórnego, które spełniło by Państwa wygórowane oczekiwania, zamarłam. Niestety, ale nie jestem w stanie zastąpić mojego sprawnego narzędzia pracy, jakim jest samochód, na coś co mieści się w granicach Państwa restrykcji. Przeczytałam aktualny projekt, jest jeszcze gorzej, odwlekacie tylko wyrok. Mój nastoletni diesel nie jest nawet blisko tych wymogów, a w 2026 roku zwyczajnie odbiorą mi Państwo możliwość uzyskania dochodu, choć jest on utrzymywany w idealnym stanie. Niedawno z ciekawości sprawdziłam o której musiałabym wyjechać, by dotrzeć do zakładu pracy przed rozpoczęciem zmiany, nie uwierzą Państwo, według wszelkich wyliczeń, musiałoby to być nie później jak 4:10.. Żebym zdążyła na 8 rano.
80	to kolejna głupota która utrudni znowu ludziom życie chyba że taki jest cel żeby gnębić mieszkańców i przedsiębiorców
81	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	<p>przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
82	<p>Spróbuję być nieagresywny w pisaniu mojej opinii. Mieszkam na obrzeżach miasta i posiadam starsze auto, które w 2026 roku będzie niezdatne do przemieszczania się po obwodach Krakowa. Nie jestem bogaty i kupno jakiegokolwiek auta wykracza poza mój budżet. Wolna strefa powinna maksymalnie obejmować rynek, starówkę i ścisłe centrum. Tam komunikacja jest bardzo dobra i wjazd samochodem to zwykły luksus. Tymczasem jeżdżąc po Krakowie unikam jak ognia centrum i okolic bo raz; jest zakorkowane, dwa; często są remonty. Jeśli zielona strefa będzie obejmowała cały Kraków to powodzenia dla lokalnych gospodarek bo ja w tym tonącym okręcie nie zamierzam zostać. Chcecie czyste powietrze? Niech komunikacja miejska będzie rozwijana, nie zabudowujcie korytarza przelotowego od zachodu i wschodu Krk i zostawiajcie trochę zielonych miejsc. Ale na litość, dajcie mieszkańcom spokój.</p>
83	<p>Wasz projekt wprowadzenia strefy czystego transportu na całe miasto odcina dostęp do autostrady osoby posiadające starsze samochody dopuszczone do ruchu od strony południowej i wschodniej. Zablockowane dojazdy przez DK44 ,DK7,DK94,DK79,DW776.Mieszkańcy Niepołomic odcięci od przeprawy na Wiśle DK75 ,bo po drugiej stronie mostu jest Kraków. Rozbudowanie strefy od takich rozmiarów ogranicza dostępność ludzi do miejsc użyteczności publicznej ,kina, szpitale, sklepy, oddziały samorządowe,odcięcie park @ride które znajdują się w proponowanej strefie.Ten projekt jest bez sensu. Powinien obejmować tylko centrum miasta</p>
84	<p>Wasz projekt wprowadzenia strefy czystego transportu na całe miasto odcina dostęp wielu ludzi posiadających starsze samochody dopuszczone do ruchu do autostrady od strony południowej i wschodniej.Zablockowane dojazdy przez DK44 ,DK7,DK94,DK79,DW776.Mieszkańcy Niepołomic odcięci od przeprawy na Wiśle DK75 ,bo po drugiej stronie mostu jest Kraków.Rozbudowanie strefy od takich rozmiarów ogranicza dostępność ludzi do miejsc użyteczności publicznej ,kina, szpitale, sklepy, oddziały samorządowe,odcięcie park @ride które znajdują się w proponowanej strefie.Maksymalny obszar strefy to druga obwodnica miejska .Moim zdaniem cały ten projekt to bubel.</p>
85	<p>Jest to absurd, zarówno logiczny, jak i prawny. Zaczniemy od tego, że projekt wprowadza rozróżnienie dopuszczenia wstępu dla pojazdów "po typie", a nawet duplikuje te typy definicyjne, gdzie normy emisyjne scalają pojazdy kategorii M1, M2 i N1, N2. Więc wprowadzenie różnic datowych dla pojazdów dopuszczonych tą samą kategorią jest sprzeczne z wymogami homologacyjnymi. Sprawa kolejna, projekt uchwały niedopuszcza wjazdu pojazdów rolniczych na obszar objęty strefą, co uniemożliwi ogromowi osób obróbkę roli, bo jak dobrze wiemy wiele pojazdów posiada dopuszczenie i obowiązek rejestracji. Dodatkowo należy wymienić, że projekt zakazuje ruchu pojazdów jedno i wielośladowych innych niż samochody osobowe, ciężarowe oraz ciągniki siodłowe, i autobusy, nie dopuszczone do ruchu Ustawą o Paliwach alternatywnych. Nie trzeba spoglądać w dane, by uświadomić sobie, że rolnictwo zapłonem samoczynnym stoi, a zasilane alternatywnymi paliwami jednostki są ewenementem na skalę światową, niezależnie, czy to mowa o rolnictwie przemysłowym, rolnictwie spożywczym, czy też o ludziach typu małorolnego, którzy pole obrabiają jedynie na własne, drobne potrzeby. Również automatycznie odetnie ogrom ludzi, hobbystów, entuzjastów, a przede wszystkim ludzi o niskich dochodach, których jedynym środkiem transportu jest tani jednośląd silnikowy. Nie oszukujmy się, setki, jeśli nie tysiące ludzi dojeżdża mopedami do pracy, niezależnie od pory roku. Dodatkowo, wyeliminuje to też możliwość organizacji wydarzeń z udziałem pojazdów pominiętych kategorii, co w efekcie będzie miało również negatywny wpływ na turystykę, gdyż wydarzenia takie jak miały miejsce 8 października 2022 będą niemożliwe do organizacji. Będąc przy turystyce.. Wprowadzenie tego absurdalnego zapisu skutkuje brakiem możliwości wykonania spontanicznego wyjazdu na teren Krakowa, co w efekcie, pozbawia miasto bardzo dużej gałęzi</p>

	turystyki, mianowicie turystyki lokalnej, czy w szerszym znaczeniu okazjonalnej. Spowodowane to będzie faktem, że na tereny gminne wjazd będą miały tylko pojazdy z stosownymi naklejkami, które można zdobyć jedynie korespondencyjnie, co jak wiemy, w nadwiślańskim kraju nie działa najlepiej..
86	Uważam, że strefa swoim zasięgiem obejmuje zbyt duży obszar. Powinna być ograniczona do obszaru wewnątrz III obwodnicy, ewentualnie z rozszerzeniem obejmującym Nową Hutę, ale nie dalej na wschód niż droga S7/ul. Ujastek.
87	Całkowity zakaz wjazdu lub bez zmian.
88	Uchwała w obecnym kształcie nie przewiduje prawa wjazdu dla motocykli. Jest to całkowicie niezrozumiałe, oczywistym jest bowiem iż dla jednej lub nawet dwóch osób, motocykl jest o wiele czystszy rozwiązaniem niż samochód. Przyczynia się również do zmniejszenia korków w mieście i zmniejsza problemy z parkowaniem. Uprawnienie motocykli do wjazdu w strefę uważam za absolutnie kluczowe.
89	Wnoszę o ograniczenie SCT do III obwodnicy miasta Krakowa tak aby możliwe były dojazdy do szpitali, parkingów P+R oraz węzłów autostradowych. Ponadto wnoszę o zmniejszenie restrykcji dla pojazdów z silnikiem diesla do normy EURO4. W czasie kryzysu, szalejącej inflacji, znacznego wzrostu rat kredytów ostatnie co potrzebują mieszkańcy to rygorystyczna SCT która ma zmusić mieszkańców do kolejnego, bardzo dużego wydatku. Miasto nie proponuje nic w zamian, nie proponuje żadnej pomocy. Wprowadzajmy SCT ale stopniowo, w czasie na kolejnych kilka lat.
90	Projekt bezsensowny. Nawet nie napisze dlaczego bo i tak tego nie będziecie czytać
91	Zmiany nie przyniosą żadnych korzyści tylko problemy dla mieszkańców i osób pracujących. Moim zdaniem taki projekt powinien objąć ścisłe centrum Krakowa.
92	Granice strefy są zbyt obszerne, utrudnia dostęp najbardziej do obiektów użyteczności publicznej. W szczególności szpitali.
93	Wprowadzenie tego typu ograniczeń na terenie całego miasta jest absurdem. Proponuję zająć się odkorkowaniem i Krakowa i przez to zmniejszeniem ilości pyłów pochodzących z opon oraz klocków hamulcowych. Strefa czystego transportu powinna objąć centrum miasta przy jednoczesnym zaproponowaniu alternatywnych tras o dużej przepustowości.
94	Uchwała nie może obejmować całego obszaru miasta. Spowoduje to zablokowanie dostępu do ośrodków o regionalnym znaczeniu dla znacznej części osób. Dodatkowo wszystkie parkingi park and ride będą też niedostępne dla tych osób.
95	Zostawiam samochód na czerwonych makach i jadę do centrum tramwajem. Tylko to już przecież na Ruczaju w Krakowie i jak rozumiem z mapki to już w strefie??!!!!!!! To gdzie mam zostawić samochód jak nie interesuje mnie wjeżdżanie do centrum. A co z wjazdem na autostradę? Czemu strefa jest taka wielka, a nie tylko w śródmieściu?
96	Zakres docelowy SCT jest wg mnie zbyt szeroki i powinien być ograniczony do 3 obwodnicy Krakowa. Istniejące obecnie strefy P+R są umieszczone wewnątrz projektowanej strefy docelowej SCT. Dojazd do P+R powinien być wykluczony z zakresu strefy SCT. Ewentualny zakres SCT powinien kończyć się na miejscach P+R.
97	Brak w uchwale wyjątków pozwalających na wjazd do strefy w specjalnych okolicznościach - np. dojazd do szpitala w Prokocimiu, który już znajduje się wewnątrz projektowanej strefy. Może ulica dojazdowa od strony autostrady i szpital powinny być wyłączone? Brak takiej regulacji może skutkować wzrostem zapotrzebowania na karetki, gdy właściciel pojazdu starszego będzie się bał konsekwencji wjazdu.
98	Czy będzie się dało wjechać na autostradę od strony południowej. Patrząc na mapę, a tam wszystkie dojazdy do obwodnicy są w strefie (od wschodu chyba też), więc jak ktoś ma wyminąć Kraków obwodnicą to strefa zablokuje go tuż przed wjazdem na autostradę.
99	Wnioskuje o ograniczenie obszaru planowanej SCT, a najlepiej uchylene w całości tego legislacyjnego buba, który oprócz niewyobrażalnych utrudnień dla zmotoryzowanych mieszkańców Krakowa i okolic spowoduje też paraliż węzłów komunikacyjnych na drogach przelotowych przebiegających przez teren Krakowa.
100	Wyłącznikiem lub wydłużonym terminem na wjazd do strefy (tak jak osoby powyżej 70 roku życia) powinny być również objęte rodziny z krakowską kartą rodziny, lub osoby posiadające conajmniej 4

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	dzieci, dla których kupno 7 osobowego auta jest wydatkiem bardzo znaczącym, i którzy nie mogą sobie pozwolić na wymianę na nowsze auto 7 osobowe z silnikiem benzynowym i są skazane na starsze diesle. Rodziny takie powinny być bardziej wspierane przez Państwo lub samorząd. Ewentualnie rodziny z 4 dzieci powinny mieć możliwość dofinansowania do kupna nowszego auta 7 osobowego spełniającego normy (zważywszy ma koszt aut w obecnych czasach, dofinansowanie to powinno być znaczne).
101	Strefa powinna dotyczyć ścisłego centrum, mieszkam w Nowej Hucie i nie narzekam na jakość powietrza, niesprawne pojazdy z Euro 5/6 bardziej szkodzą niż sprawne z Euro 3, zadbajmy by takie pojazdy których jest dużo na ulicach wykluczyć na stacjach diagnostycznych, tutaj widzę przyzwolenie władz na taką patologię. Projekt oceniam negatywnie jako ekologicznie na papierze. W rzeczywistości jakość powietrza się nie zmienia a podziały społeczne na bogatych i biednych zostaną pogłębione.
102	Dzień dobry, jestem z Niepołomic i dojeżdżam do mamy w Igołomii. Jadę zawsze przez trasę nr 75 ale za mostem (za Niepołomicami) na wiśle będzie już Kraków i strefa????? Po co na takiej wsi strefa? Przecież będę musiała jechać w kierunku Sandomierza szukać kolejnego mostu i robić jakieś wielkie kółko, a Igołomia to przecież parę kilometrów od mojego domu.
103	Niestety jestem przeciw wprowadzeniu SCP
104	Jestem przeciwny strefie czystego transportu i jakimkolwiek innym ograniczeniom wolności.
105	Jestem przeciwny jakiegokolwiek strefie czystego transportu w Krakowie i tym podobnym projektom
106	Nie wolno nam zabraniać poruszać się po własnym mieście
107	Franek nie nadaje się nawet do tarcia chrzanu a co dopiero do projektowania czegokolwiek strefa napewno nie i jeszcze raz nie.
108	Franek do zwolnienia a strefa do kosza.
109	Nie i jeszcze raz nie.
110	Do rozważenia ale za 10- 15 lat dzisiaj za wcześnie nie.
111	Dieselki mają zostać co najwyżej stare bez klasowe powyżej 20lat
112	Co to ma być jakiś koszmar nie
113	Jest kryzys wojna a wy widzicie tylko dociskanie mieszkańców nie zgadzam się na tą strefę
114	Franek ty * co ty wyprawiasz nie zgadzam się na strefę.
115	Jest kryzys co wy wyprawiacie nie zgadzam się
116	Projekt oceniam negatywnie. W Niemczech SCT to samochody benzynowe EURO 1 (jakikolwiek katalizator) i tak powinno zostać. Bez jakichś dodatkowych kombinacji. Wszyscy wiemy że w Krakowie smogu nie powodują pojazdy. Uderzanie nawet w samochody mniej zamożnych mieszkańców to kolejne dobijanie ze strony urzędników. W tym kraju coraz trudniej żyć, a urzędnicy zamiast pomagać to przeszkadzają.
117	Jestem przeciwny objęcia całego Krakowa SCT w sposób, który dotknie dotychczasowych mieszkańców - posiadaczy starszych samochodów. SCT - tak, ale 1) w centrum Krakowa; 2) dotychczasowi posiadacze starszych samochodów zameldowani w Krakowie poza centrum powinni być wyłączeni spod zakazu ich użytkowania
118	Żadnych stref czystego transportu!!! Z automatu moja firma padnie, a wraz z nią kilkanaście osób straci pracę. Miasto straci dochody z opłat i podatków ode mnie. Nie ma na to zgody!!!
119	1. Bardzo dobry pomysł z możliwością otrzymania nalepki przez pojazdy starsze spełniające nowe normy emisji spalin. 2. Należy zmniejszyć zakres strefy tak aby nie zablokować obwodnic Krakowa.
120	Franek to * do kosza z tym buble.
121	Mam problemy zdrowotne nie zgadzam się.
122	Dyskryminacja ludzi brak wolności.
123	Nie zgadzam się na strefę to skandal.
124	Strefa to bubel nie zgadzam się
125	Nie zgadzam się na takie zakazy.
126	Brak zgody.
127	Nie zgadzam się na wprowadzenie strefy.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

128	To zamach na mieszkańców brak zgody
129	Nie zgadzam się do kosza.
130	Wprowadzenie strefy to jawny zamach na mieszkańców I na ich możliwość swobodnego poruszania się własnym pojazdem.
131	Zakres strefy musi być ograniczony do maksimum III obwodnicy.
132	Wyprodukowanie nowego auta = tony CO2
133	Całkowicie popieram jak najszybsze ustanowienie SCT w śródmieściu Krakowa, a docelowo na obszarze całego miasta. Uważam wręcz, że termin wprowadzenia strefy w centrum miasta, gdzie i tak ruch jest ograniczony, a komunikacja zbiorowa ma bardzo dobrą ofertę, należy wprowadzić wcześniej, najlepiej jeszcze w 2023 roku. Chętnie widziałbym także wcześniejszą eliminację najstarszych pojazdów. Sukces wcześniejszych działań zmierzających do poprawy jakości powietrza w mieście (eliminacja pieców-kopciuchów, uchwała antysmogowa) pokazuje że nie powinniśmy bać się tego typu działań, bo przynoszą one wymierne korzyści dla mieszkańców i gości w naszym mieście.
134	Dobrze by było gdyby pozbyć się samochodów niespełniających norm Euro 1 wcześniej niż w 2026. Ponadto przydałoby się wskazanie, że pieniądze z kar i opłat za wjazd do SCT będą wspierać komunikację miejską i budowę dróg rowerowych. Temu ostatniemu warto poświęcić szczególną uwagę, zwłaszcza, że istniejąca infrastruktura wymaga kilku uzupełnień, żeby stać się spójną i zachęcić do przesiadki na rower.
135	W obecnej sytuacji ekonomicznej w kraju nie możliwości wymiany parku samochodowego na młodsze pojazdy. Nowych samochodów brakuje w całej Europie, stąd pojazdy używane nie trafiają na rynek wtórny. Dodatkowo osłabiająca się polska waluta sprawia, że młode pojazdy wkrótce staną się dla Polaków niedostępne. Aby zmniejszyć emisję z transportu wystarczy zaprzestać utrudniania ruchu lokalnym kierowcom, aby sprawniej osiągnęli cele swoich podróży.
136	Zlikwidować opłatę za wydanie naklejki; w załączniku nr 2 w pkt 1 usunąć zapis "zarejestrowane przed 1 stycznia 2023"; w załączniku nr 2 usunąć pkt 2, 6 i 7
137	Proponuję rozszerzyć możliwości wjazdu do SCT samochodów osobowych i ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, z silnikami o zapłonie samoczynnym, spełniającymi co najmniej normę Euro IV (lub rok produkcji 2005), wzorem miast niemieckich które mają w tym zakresie bogate doświadczenie, a mimo wszystko nie poszerzają swoich Umweltzone w sposób znaczący o pojazdy Euro 5 i 6. Pojazdy z silnikami diesla, spełniające powyższą normę są wyposażone w układy oczyszczania spalin i mają bardzo wyrubowane normy zadymienia, przez co generują znacznie mniejsze ilości cząstek stałych, niż pojazdy spełniające wcześniejsze normy. Jest to spowodowane faktem, iż od tej normy emisji ograniczono nie tylko poziom zadymienia, ale także ilość innych szkodliwych związków obecnych w spalinach pojazdów tj. tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory aromatyczne itp. które są szkodliwe dla człowieka. Tym bardziej dziwi fakt, że w przypadku pojazdów z zapłonem iskrowym minimum ustalone w projekcie uczwały to norma Euro 3. Jest to niezrozumiały zabieg projektodawcy, ograniczający możliwość wjazdu pojazdów spełniających wyższą normę emisji. Zasadnym w tym przypadku wydaje się wprowadzenie w projekcie zmiany, polegającej na dopuszczeniu do możliwości wjazdu samochodów osobowych i ciężarowych o dop. masie całkowitej do 3,5 tony z silnikiem o zapłonie samoczynnym, spełniającym normę Euro 4, oraz ograniczenie wjazdu tej samej grupy pojazdów, ale z silnikiem o zapłonie iskrowym do normy Euro 4.wjazdu
138	nawet jeżeli obiekty o znaczeniu regionalnym - szpitale specjalistyczne, urzędy, zoo, Park Wodny, Ikea, CH Zakopianka, a nawet klasztor w Tyńcu, Przystań Brzegi, Przystanek Rusiecki itp. znajdują się wewnątrz strefy muszą być objęte wyjątkami pozwalającymi na dojazd.
139	nawet jeżeli obiekty P&R znajdują się wewnątrz strefy muszą być objęte wyjątkami pozwalającymi na dojazd do P&R.
140	zakres strefy musi być ograniczony do maksimum IV obwodnicy, a najlepiej do III. Absolutne minimum to wyłączenie dróg krajowych i wojewódzkich ze strefy na zewnątrz IV obwodnicy.
141	zakres strefy musi być ograniczony do maksimum IV obwodnicy, a najlepiej do III.
142	Z uchwały o SCT należy koniecznie usunąć wyłączenia bezterminowe dla : samochodów specjalnych, pojazdów Straży Miejskiej, pogotowia energetycznego itd. Zmiany powinny w równym stopniu

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	obejmować, zarówno mieszkańców Krakowa, jak i przedsiębiorców (bankowozy, foodtrunki), a także, może nawet w pierwszej kolejności służby miejskie.
143	W żadnym wypadku strefa czystego transportu nie może obejmować tak dużego obszaru. Może się rozciągać do maksymalnie IV obwodnicy. W przeciwnym razie wielu mieszkańców zmuszonych będzie do dużych objazdów (a gdzie tu ekologia?), część z nich zostanie odcięta od ważnych instytucji. Tak duży obszar nie może być objęty sct.
144	Taką strefa powinna obejmować co najwyżej ściśle centrum a nie całe miasto
145	Wprowadzenie strefy to jawny zamach na mieszkańców I na ich możliwość swobodnego poruszania się własnym pojazdem.
146	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
147	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach
148	Strefą czystego transportu obejmuje obwodnice. Jeżeli podróżuje w okolicach Krakowa (np. Z Wrocławia do Rzeszowa) to też mam mieć naklejkę? A jak mam ją kupić jak kupuje się ją w mieście? W tym wydaniu ta ustawa uderza w osoby które nawet nie mają zamiaru załatwiać nic w Krakowie - czyli jest bezsensu.
149	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
150	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi

	(spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmacnianie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
151	Wyrażam pozytywne stanowisko wobec projektu uchwały. W szczególności popieram przyjęcie jako granicę obszaru SCT całego miasta Krakowa. Jednocześnie wnioskuję o: 1) szybsze wdrożenie 1. etapu, tj. przesunięcie terminu z 1.07.2024 r. na 1.01.2023 r. Zgodnie z POP dla Małopolski pilotażowa wersja SCT powinna obowiązywać już od grudnia 2022 r. 2) szybsze wprowadzenie 2. etapu, tj. od 1.07.2025 r. 3) zastrzeżenie docelowych dopuszczalnych w SCT norm emisji spalin dla pojazdów z silnikiem Diesla do poziomu EURO6 (dopiero takie pojazdy emitują istotnie mniej zanieczyszczeń) - proponowany termin wdrożenia ograniczenia dla Diesli na poziomie EURO6: 1.01.2027.
152	Strefy powinny obowiązywać jeśli już przyjezdnych innych miejscowości. Przykładem złego działania jest strefa płatna, która dyskryminuje mieszkańców.
153	Moja propozycja jest taka, że w związku z obecną sytuacją w Polsce, związana z kryzysem paliwowym, inflacją, wojna za wschodnią granicą, taki projekt jak proponowany, w ogóle nie powinien być wprowadzany, a na pewno nie n terenie całego miasta. SCT powinna być w obrębie Starego Miasta, ewentualnie II obwodnicy.
154	doprecyzowanie kwestii motocykli i innych jednośladów silnikowych i elektrycznych. W obecnym projekcie nie ma nim na ten temat jasno napisane a zawarte informacje są nieprecyzyjne w tej kwestii.
155	Obszar objęty SCT jest absurdalnie duży. Druga obwodnica to jest maksimum co mieści się w granicach rozsądu. Jeśli trzecia to tylko pod warunkiem że pomiędzy trzecią a drugą dopuszczalne będzie E3 do 2030 oraz E4 do 2035 przy całkowitym zwolnieniu z obostrzeń wszystkich firmowych służb technicznych.
156	Strefa ma niewielki sens w obrębie I obwodnicy (tam i tak praktycznie nie ma mieszkańców, tylko turyści). Wprowadzenie jej w całym mieście to działanie wrogie wobec mieszkańców. O tym czy auto może się poruszać po drodze decydują stacje diagnostyczne a nie urzędnicy.
157	Dlaczego chcecie mieszkańców, przedsiębiorców pozbawić możliwości korzystania ze swoich samochodów. Dlaczego chcecie doprowadzić do tego, że turyści nie będą mogli przyjeżdżać do Krakowa? Miasta są dla mieszkańców a nie są to samodzielne królestwa gdzie urzędnicy mogą realizować swoje pomysły. Żaden urzędników nie ma najmniejszego mandatu społecznego aby działać na szkodę kilkaset tysięcy mieszkańców i podobnej liczby osób tutaj przyjeżdżających każdego miesiąca.
158	Precz z SCT. To bzdura i działanie sekty ściemy o czystym powietrzu bo w środku miasta ktoś wytoczy obszar bez pojazdów. To kit, bzdura i brednie. Powietrza nie da się ogrodzić czy izolować od reszty miasta i kraju. Obraza logiki.
159	Strefa powinna być ograniczona do III obwodnicy. Proszę pomyśleć jakie będą problemy jeśli będzie tak rozległą. To jest ograniczenie nie tylko wolności ale przede wszystkim np dostępności do służby zdrowia. To jest przestępstwo!
160	Strefa czystego transportu w formie proponowanej przez Władze Gminy jest kompletną pomyłką. Wprowadzenie jej dotknie szczególnie mieszkańców osiedli peryferyjnych, którzy często z konieczności poruszają się własnym samochodem. Pozbawi się przy tym część mieszkańców prawa do swobodnego dysponowania własnością.
161	Jestem za strefą czystego transportu
162	Uchwała powinna wejść w życie już w 2023 r oraz powinna być znacznie bardziej restrykcyjna jeśli idzie o roczniki aut. Zakaz wjazd dla aut produkowanych w XX wieku! To jest szrot.
163	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 - wtedy będą to auta 13-letnie - pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	(spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
164	jestem przeciw wprowadzeniu strefy czystego transportu od 2024r.
165	Proszę o wprowadzenie maksymalnie restrykcyjnych uchwał, mających na celu ochronę czystego powietrza w Krakowie
166	zakaz rejestracji samochodów zakupionych po 1.01.2023 z silnikami o zapłonie iskrowym nie spełniających normy EURO4.
167	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
168	Następujące uwagi związane z projektem SCT: - zbyt surowe wymagania w stosunku do samochodów z silnikiem Diesla. W 2026 nie wjadą już samochody wyprodukowane w 2026 roku. - strefa nie powinna dotyczyć żadnych samochodów kupionych przez właścicieli przed wejściem w życie uchwały o SCT. Oczywiście samochody kupione wcześniej powinny być sprawne technicznie. - miasto nie narzuciło sobie praktycznie żadnych zadań związanych z wejściem strefy (lepsze połączenia autobusowe, rozbudowa parkingów P+R i powstawanie nowych). Najgorsze jest to, że jest dokładnie na odwrót. Powołałam się tu na cięcia połączeń autobusowych, które wyszły na jaw ostatnim czasie oraz informacja z tego artykułu: https://lovekrakow.pl/aktualnosci/parking-pandr-bronowice-nie-powstanie_46147.html Skoro miasto nie jest w stanie wywiązywać z tych inwestycji powołując się na zwiększone koszty to jak może wymagać od ludzi zmiany samochodów lub pozbycia się ich (tak jakby obywateli wzrost cen samochodów nie dotyczył). Pozbyć się? Jak skoro nawet miasto odkłada inwestycje związane z polepszeniem komunikacji. - może warto postawić większy nacisk na edukację związaną z tym, że czasy są robią się ciężkie i należy dbać o zasoby, które się ma. (choćby kampanie informacyjne informujące i namawiające o utrzymywanie samochodów dobrej kondycji). Biorąc wszystkie te argumenty, uważam, że jeśli chce miast wprowadzać ograniczenia na obywateli to samo z siebie też musi coś dać... A na tą chwilę mam wrażenie, że dzieje się na odwrót.
169	Zrezygnować z tej patologii
170	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
171	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla

	<p>samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
172	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
173	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami).</p>
174	<p>Wnioskuję o wcześniejszy termin wprowadzenia pierwszego etapu: 1 stycznia 2024 oraz drugiego etapu: 1 stycznia 2025. Wnioskuję także, aby nie wyłączać pojazdów osób powyżej 70 lat od zasad SCT, gdyż będzie prowadzić to do nadużyć.</p>
175	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
176	<p>podstawowym problemem jest bezsensowna zabudowa miasta i likwidacja każdego kawałka zieleni, betonowanie, zabudowa kanałów przewietrzania miasta a nie ogrzewanie czy samochody</p>
177	<p>Zakaz wjazdu do Strefy dla samochodów starszych niż pewien wiek, np 15 lat.</p>
178	<p>Proponuję wprowadzenie nalepek na samochody pokazujących które z nich mogą wjechać do strefy czystego transportu.</p>
179	<p>Proponuję objąć strefą czystego transportu także dzielnicę Stare Dębniki (jestem jej mieszkanką). Jest to dzielnica z ciekawą historyczną zabudową i układem lokalnego runku. Zastępuje na czyste powietrze.</p>
180	<p>Popieram wprowadzenie SCT w Krakowie, ale proponuję dodatkowo: 1. wprowadzenie Strefy Czystego Transportu (SCT) już od 2023 roku, 2. wprowadzenie wymagania Euro 3 dla aut benzynowych i Euro 5 dla diesli już od 1 lipca 2025 roku, 3. wprowadzenie wymagania Euro 6 dla diesli od 2026-2027 roku. 4. dofinansowanie i rozbudowa transportu miejskiego i podmiejskiego.</p>
181	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i</p>

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
182	Ustanowić szybciej niż w projekcie, ustawić bardziej restrykcyjne normy. To co teraz jest, jest za mało...
183	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
184	Cc
185	REGuły wjazdu do strefy czystego transportu powinny być zdecydowanie zaostrzone.
186	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
187	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
188	Za
189	tak za uchwałą
190	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla

	<p>samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
191	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
192	Jestem na nie
193	Wyłącznie elektryczne autobusy
194	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
195	Srefa czystego transportu nie powinna zostać powiększona do granic administracyjnych miasta , powinna zostać na pierwszym etapie czyli dotyczyć ścisłego centrum Krakowa a nie np N-Huty
196	Jakim prawem chcecie zakazać wjazdu samochodem spełniającym badania techniczne i zarejestrowanym przed wprowadzeniem uchwały który spełnia normy spalin obowiązujące w trakcie jego produkcji.Po wprowadzeniu uchwały możeci zakazać wjazdu nowo zarejestrowanym pojazdom a nie tym które były zarejestrowane przed wprowadzeniem uchwały o sct.
197	proponuję wejście w życie uchwały na max 6 m-cy od daty uchwalenie jej
198	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
199	Za
200	Za
201	Uwaga jest taka że ja jako właściciel powinienem mieć możliwość używania swojego samochodu zarejestrowanego przed wprowadzeniem strefy czystego transportu do czasu jego zużycia bez względu na wiek samochodu bo gdy dokonywałem zakupu w 90 roku nikt mnie nie informował że nie będę

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	mógł go używać chociaż jest sprawny, więc powinienem móc go używać do zużycia technicznego , a po wprowadzeniu sct można zakazać wjazdu starszymi autami ale nie zarejestrowanymi przed wprowadzeniem strefy bo prawo nie działa wstecz chyba że miasto da mi nowy samochód spełniający wymagania sct. ZAKAZ WJAZDU SAMOCHODEM MIESZKAŃCA ZAREJESTROWANYM PRZED WPROADZENIEM SCT JEST BEZPRAWNY I POZBAWIAJĄCY NIEZAMOŻNYCH OBYWATELI UŻYWAJĄCYCH SAMOCHODU SPORADYCZNIE PRAWA DO POSIADANIA SAMOCHODU NA JAKI GO STAĆ! Mam w posiadaniu dobry samochód z lat 90-tych , przechodzi badania techniczne więc jest dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem a miasto chce zakazać go używać , to jest bezprawne!
202	Za
203	za przyjęciem i wdrożeniem projektu uchwały
204	Za
205	Za
206	Za
207	Za
208	za przyjęciem uchwały
209	Za
210	za przyjęciem zapisów uchwały
211	Za
212	Za
213	za przyjęciem uchwały
214	za przyjęciem strefy
215	za przyjęciem
216	za wprowadzeniem
217	Za
218	Za
219	Za
220	za wprowadzeniem
221	Za
222	za wprowadzeniem strefy
223	Za
224	Za
225	wprowadzić i to jaknajszybciej
226	jestem za wprowadzeniem
227	Za
228	jestem za
229	Za
230	jestem za
231	za wprowadzeniem
232	Za
233	jestem za
234	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie –

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
235	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
236	Samochody wjeżdżające do Strefy Czystego Transportu powinny być weryfikowane przez kamery monitoringu.
237	Proponuje od następnego roku wprowadzić zakaz na silniki diesla od 2005 roku a benzyna od 2007
238	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach. Best Regards **
239	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
240	Od aut między innymi diesla z norma euro 4 się odwalcie bo takie przepisy na ta chwile są nie do przyjęcia. Jeździ dużo takich aut po naszym kraju i większość ludzi będzie miała ograniczony dostęp w przemieszczaniu się. Poza tym w większości do produkcji smogu przyczyniają się kopciuchy w domach a nie transport publiczny
241	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
242	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
243	Wiedeń, Praga i wiele innych miast ma strefę wjazdu tylko dla pojazdów z normą ekologiczną UE. Jeśli Kraków nie chce być peryferiami cywilizowanej Europy to powinien takie strefy wprowadzić jak najszybciej.
244	Postuluję jak najszybsze wprowadzenie strefy czystego transportu i ograniczenia dla aut spalinowych benzynowych najstarszych produkcją oraz dla aut z silnikiem diesla które najbardziej trują. Odradzam wprowadzenie zapisu o możliwości wjeżdżania takimi samochodami dla osób powyżej 70 roku życia ponieważ ludzie będą wykorzystywali to jako lukę prawną i rejestrowali swoje samochody na osoby starsze z rodziny.
245	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
246	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
247	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

248	Jestem przeciw wprowadzeniu STC.
249	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
250	Uchwała skupia się na zanieczyszczeniu spalinami. Dużym problemem jest zanieczyszczenie hałasem, szczególnie w godzinach nocnych blisko centrum miasta. Pojawia się coraz więcej pojazdów ze zmodyfikowanymi tłumikami/układami wydechowymi. W okolicach obiektów rozrywkowych (puby) kierowcy b.często powodują hałas celowo. Staje się to w ostatnich latach plagą zupełnie nie zauważaną przez straż miejską, ale także nieobecną w dyskusjach o zrównoważonym transporcie i zanieczyszczeniu. Ryk silnika zmodyfikowanego sportowego samochodu o 3 w nocy pod oknem może stanowić nie mniejsze zagrożenie dla zdrowia (bezsenna noc, stres) niż zanieczyszczenie spalinami. Tu też powinny pojawić się jasne regulacje i sposoby kontrolowania.
251	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
252	Realizacja agendy 2030 poprzez takie uchwały bez referendum wszystkich mieszkańców miasta jest nielegalna
253	To wymysł * ekoterorystów. Nie ma mojej zgody jako mieszkańca na takie działania
254	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
255	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	(spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach
256	- wyłączenie wszelkiego rodzaju diesli ze ścisłego centrum i 1 obwodnicy, - elektryki uprzywilejowanie, -starsze samochody niż 10 lat nie spełniające norm - wyłączone z użytku - sprawdzanie jakości spalin, ale nade wszystko sprawdzanie głośności i wysokie mandaty a nawet wykluczenie dla niespełniających norm (brak wyjątków nawet dla firm transportowych - możliwość wyajmu lub zakupu rowerów transportowych), uprzywilejowanie i troska o bezpieczeństwo rowerzystów a nie samochodów
257	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
258	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami).
259	Wprowadzenie w roku 2026 ograniczeń dla samochodów produkowanych przed upływem 30 lat (a wyprodukowanych po 2021) uniemożliwi mieszkańcom Krakowa zachowanie takiego pojazdu i ubieganie się o status pojazdu zabytkowego w momencie, kiedy pojazd będzie mógł taki status uzyskać. Z tego powodu wnioskuję o opóźnienie wejścia w życie etapu II do momentu, gdy definitywnie zdecyduje się status eksploatowanego pojazdu: zabytek lub nie. Innym możliwym rozwiązaniem jest warunkowe dopuszczenie pojazdu nie spełniającego wymagań etapu II np. na podstawie opinii rzeczoznawcy o celowości zachowania pojazdu, który ze względu na stan techniczny ma szanse na uzyskanie statusu pojazdu zabytkowego.
260	Przedstawienie kolejnych etapów. Aktualnie od 2026 jedynie niewielki odsetek bardzo starych aut nie będzie mógł wjeżdżać. Pytanie czy będą kolejne etapy np 2028, 2030. No i może 2035 tylko elektryczne. Tak by mieszkańcy mieli jasny cel. Zawsze jak 2035 nie będzie realny do spełnienia to można przecież tak jak uchwałę antysmogową przesunąć. A fajnie jak ludzie mają sprecyzowany cel i już z góry kupują właściwe auta by nie narzekali potem, że zmiany są nagłe i gwałtowne.
261	Powinna być przygotowana tabela dopłat, jeżeli będzie konieczność wymiany samochodu na zgodny ze strefą oraz znany mechanizm odwoławczy, jeżeli dopłata była by zbyt mała.
262	Projekt obejmuje całe miasto. Po co? Znaczna część Krakowa to tereny typowo wiejskie, włącznie z polami uprawnymi. Uniemożliwienie posiadania tam samochodu będzie powodowało wykluczenie komunikacyjne. Co z traktorami, będą mogły dalej jeździć Ursusy C330 z silnikami z lat 70? Co ma dać strefa na tych terenach?
263	Czysty transport jest ważny, ale nie można zapominać o dostarczeniu alternatywy w postaci taniej i dostępnej komunikacji miejskiej, w szczególności dla mniej zamożnych mieszkańców.
264	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi

	etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
265	Wydaje mi się w dodatku do powyższych ustaw powinien być wprowadzony obowiązek corocznego sprawdzania jakości spalin dla samochodów starszych niż 10 lat benzyna i 5 lat z silnikami diesla.
266	Mieszkający w CST, posiadający pojazd od wielu lat powinni móc z niego nadal korzystać. Zakup nowych pojazdów, używanych, zamiany itp. Powinny być ograniczone do proponowanego sposobu ograniczenia transportu rocznikami itp.
267	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
268	Proszę podnieść wymagania dla silników Diesla. Niestety nowoczesne silniki diesla mają filtry, które powodują, że ta auta nie jeżdżą lub się psują często. W związku z tym, często są wycinane całkowicie lub robione są inne naprawy odtykające odpływ spalin. To powoduje, że emitują dużo pyłów. Dziękuję
269	Brak
270	Proponuję równoległe obniżenie kosztów transportu publicznego.
271	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
272	Postuluję jak najszybsze wprowadzenie strefy czystego transportu i ograniczenia dla aut spalinowych benzynowych najstarszych produkcją oraz dla aut z silnikiem diesla które najbardziej trują. Odradzam wprowadzenie zapis o możliwości wjeżdżania takimi samochodami dla osób powyżej 70 roku życia ponieważ ludzie będą wykorzystywali to jako lukę prawną i rejestrowali swoje samochody na osoby starsze z rodziny.
273	Jestem za wprowadzeniem ww. strefy jak najszybciej
274	Ograniczenie dostępu aut z silnikiem diesla
275	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	<p>samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
276	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
277	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
278	<p>Konieczność ustanowienia Strefy Czystego Transportu jest koniecznością.</p>
279	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
280	<p>Jak najszybsze ograniczenie wjazdu starymi autami. Max jedno pozwolenie na adres zameldowania na stare diesle i inne auta przekraczające normy. Stop truciu!</p>
281	<p>Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.</p>
282	<p>Maksymalnie jedno auto z silnikiem podlegającym ograniczeniom, na jeden adres zameldowania w dzielnicy pierwszej.</p>

283	Uważam, że obecne założenia co do terminu realizacji celów są poprawne. Kierowcy potrzebują odpowiedniej ilości czasu, aby móc wymienić auta na takie, które będą spełniać wymogi.
284	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
285	W pełni popieram wprowadzenie Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Moim zdaniem projekt wymaga jednak przyspieszenia jak również nieznacznego podniesienia wymagań dla samochodów wyposażonych w najbardziej emisyjne silniki diesla. Mym zdaniem, kolejne ograniczenia można wprowadzić znacznie szybciej, już w 2023 r. a kolejne kroki odpowiednio o rok wcześniej niż podano w projekcie, warto bowiem ograniczyć szkodliwe emisje jak najszybciej. Uważam także że projekt powinien zostać poszerzony o kolejny prog obejmujący samochody z silnikiem diesla wymagania Euro 5, tak aby ostatecznie do strefy miały wjazd diesle spełniające co najmniej wymagania Euro 6.
286	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
287	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
288	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

289	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
290	**
291	Popieram wprowadzenie strefy czystego transportu w Krakowie
292	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
293	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
294	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmocnienie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
295	Można wykorzystać tę treść uwagi: Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się

	starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami). Jednocześnie pragnę podkreślić, że działaniem równoległym do tworzenia SCT powinno być wzmacnianie i rozbudowa połączeń transportu publicznego w Krakowie i jego okolicach.
296	Dzień dobry. posiadam samochody które nie spełniają zakładanych norm. Rozumiem, że według tego projektu, nie będę mógł już wjechać nimi do siebie na podwórko (nie jest to bynajmniej teren miasta, zapłaciłem za niego i płacę za niego podatki). Nie znajduję tego w projekcie, czy miasto zapewni mi jakiś parking z możliwością dojazdu na obrzeżach, gdzie będę mógł bezpiecznie trzymać swoje pojazdy, czy też dopłaci mi do wymiany na takie, które spełniają zakładane normy (koszt wymiany na takie w normie jakieś 480 000 do nawet 1 000 000. Mnie niestety nie stać samego. Na jaką mogę liczyć od miasta rekompensatę?
297	Witam Państwa. Mieszkam przy ul. Wielopole i chciałbym Was prosić o rezygnację z pomysłu zamknięcia ul. Grzegórzeckiej w kier. od hali targowej do ronda Grzegórzeckiego. Moja ulica, odkąd trwa przebudowa wiaduktu kolejowego jest permanentnie zakorkowana. Z sąsiadami czekamy z utęsknieniem na koniec tej inwestycji, gdy tymczasem w sierpniu dowiedziałem się o planach zamknięcia ulicy Grzegórzeckiej dla samochodów jadących z ul. Dietla do Ronda Grzegórzeckiego, na stałe. Przecież takie rozwiązanie zakorkowałoby na amen Wielopole oraz ul. Kopernika, a Grzegórzecką będzie hulał wiatr i pojedynczy rowerzyści i samobójcy na elektrycznych hulajnogach. Nie będę się już rozpisywał, że korki, to smog, nerwy i stres kierowców i strata czasu (a czas to pieniądz). Dziękuję za uwagę i pozdrawiam / **
298	Popieram powstanie szerokiej strefy czystego transportu w Krakowie. Jednocześnie wnioskuję o zmianę daty wprowadzenia wymagań dla pojazdów dopuszczonych do poruszania się po SCT i przyspieszenie ich obowiązywania o rok. Pierwszy etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 1 dla samochodów benzynowych i Euro 2 dla diesli powinien zacząć obowiązywać od 1.07.2023. Drugi etap strefy, czyli wprowadzenie wymagań Euro 3 dla samochodów benzynowych i Euro 5 dla aut z silnikiem diesla powinien obowiązywać od 1.07.2025. Dodatkowo w 2027 r. wymagania dla samochodów z silnikiem diesla należy podnieść do Euro 6 – wtedy będą to auta 13-letnie – pozostawiając jednocześnie możliwość poruszania się starszymi samochodami benzynowymi (spełniającymi normę Euro 3, czyli nawet 26 letnimi autami).
299	Stanowcze NIE dla projektu w takiej formie! Strefa za dużo a ludzie za biedni / samochody za drogie!
300	Niestety, ze względu na kryzys, i koszt wymiany pojazdów na spełniające państwa normy, wprowadzenie zakazu wjazdu na obszar całego miasta jest po prostu niedopuszczalny. Co na przykład z rolnikami przywozącymi swoje produkty na krakowskie targowiska? Rybitwy? Plac Imbramowski? Kogo stac, żeby kupić dostawcze auto z rocznika 2010 po to żeby przywieźć te przysłowiowe 10 skrzynek buraków czy ziemniaków? Co z ludźmi którzy na terenie miasta parkują, bo tu mieszkają, mają garaże, podwórka ale potrzebują za miasto wyjeżdżać? Do rodziny, sanatorium, na działkę? Tam gdzie nie komunikacji zbiorowej, bo PKSy dawno umarli. Co wtedy? Niech w domu siedzą, bo na nowe auto nie stac. Ile teraz takie auto nowe kosztuje? Nawet 10 letnie? Przecież ukraińcy wykupili wszystko.
301	Jeżeli już zmuszać mieszkańców miasta do przesiadki na dużo nowsze pojazdy teraz, kiedy wychodzimy z kryzysu kovidowego, w czasie kryzysu wojny na Ukrainie czy też hiperinflacji i kryzysu gospodarczego, konieczne jest wprowadzenie systemu dopłat do wymiany samochodów, analogicznie jak system taki był wprowadzony w przypadku wymiany pieców. Trzeba też wprowadzić wyjątki, dla użytkowników, którzy mają samochody na przykład ze względów sentymentalnych. Trzeba dalej wprowadzić system obszernych parkingów na obrzeżach miasta, tak żeby się dało dojechać do nich starszym samochodem (obecne P+R są już na terenie miasta). Do tego system lawet miejskich dotowanych, pozwalających dowozić samochody między granicami miasta a terenami prywatnymi, dla tych, którzy chcą trzymać starsze auto pod domem. Rozbudowa komunikacji zbiorowej, budowa metra. Więcej "wozokilometrów" dla komunikacji zbiorowej, szczególnie dla metra i tramwajów.
302	Nie wprowadzać.
303	Nie powinien się liczyć rok ostatniej rejestracji tylko produkcji ! , nie każdego stać na stosunkowo nowe auto
304	Mam samochód z silnikiem diesla, chętnie zamieniłbym go na coś ekologicznego lub nowszego ale nie stać mnie na to, w jaki sposób miasto umożliwi mi taką wymianę?

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

305	Proszę o wzięcie pod uwagę motocykli. Pominięty został ten temat. A motocykl, to nie jest pojazd samochodowy. Proszę dopisać, czy motocykle obowiązują jakiegokolwiek ograniczenia, związane z tą strefą.
306	Dlaczego motocykle nie zostały ujęte w żaden sposób w załączniku nr 2 analogicznie do samochodów osobowych i ciężarowych? Czy to oznacza, że możliwość wjazdu motocyklem do SCT będzie określana na podstawie normy Euro, a nie roku produkcji?
307	Strefa STC powinna zostać zmniejszona tylko do ścisłego centrum lub nie wprowadzona w ogóle. Przy obecnych cenach rynkowych, które będą stabilizowały się przez wiele lat osoby posiadające starsze pojazdy nie będą myślały o ich wymianie, bo najnormalniej nie będzie ich na to stać.
308	1. Ograniczenie wyłączenia dla mieszkańców powyżej 70 roku życia wyłącznie do sytuacji gdy prowadzą swój samochód jest wadliwe. Co jeśli poproszą kogoś innego o prowadzenie, bo nie czują się na siłach? 2. Wymaganie załączenia kserokopii dowodu rejestracyjnego do wniosku on-line brzmi jak pomieszczenie technologii z różnych wieków. 3. System w którym konieczne jest złożenie z wyprzedzeniem wniosku o wydanie nalepki specjalnie dla miasta Krakowa wydaje się wadliwy. Czy firmy (np. wypożyczalnie) mają składać wnioski na całe floty na setki, czy tysiące samochodów, bo klient potencjalnie może kiedyś nim przyjechać do Krakowa? Czy kiedy kolejne miasta wprowadzą swoje nalepki, to będzie konieczne ich osobne zamawianie i naklejanie kilku naklejek na szybie? 4. Po co ogranicza się w okresie przejściowym wjazd pojazdów z silnikami benzynowymi do normy Euro 1, skoro wg badań emisji z maja 2019 roku emisja pojazdów nie spełniających nawet tej normy jest nieznaczną statystycznie?
309	Sebastian Gas
310	Samochody zasilane LPG powinny zostać wyodrębnione jako osobna kategoria i podlegać osobnym regulacjom(nie takim samym jak Pb) że względu na ekologiczność stosowanego paliwa
311	Postuluję, aby ograniczyć granicę Strefy Czystego Transportu do tzw. czwartej obwodnicy, z wyłączeniem dróg wewnątrz niej, a prowadzących do parkingów P+R. Po pierwsze - da to możliwość korzystania, choćby sporadycznego, ze starszych samochodów mniej zamożnym Krakowianom mieszkającym na peryferiach miasta (dojazdy do pętli komunikacji miejskiej itp.), po drugie - takie ograniczenie granicy strefy nie spowoduje utrudnień turystom, chcącym zwiedzić miasto Kraków.
312	A gdzie w tym projekcie jest mowa o motorowerach, skuterach i motocyklach? Co z użytkownikami spalinowych jednośladów?
313	Ruch samochodów (szczególnie osobowych) ma pomijalny wpływ na jakość powietrza w mieście, czego przykład stanowią pomiary dokonane w trakcie pandemii Covid-19. Pomimo znikomego ruchu pojazdów w trakcie tzw. lockdownu stopień zanieczyszczenia powietrza w ogóle się nie zmienił. Skoro brak ruchu jakichkolwiek pojazdów nie poprawia stanu jakości powietrza, oznacza to, że należy skupić się na innych zadaniach, które mogą przynieść efekt, na przykład rozbudowa sieci centralnego ogrzewania, czy zwykłe sprzątnięcie ulic. Gnębieniem mieszkańców nie uda się poprawić jakości powietrza. Jeżeli Sejmik Województwa nałożył na Miasto Kraków obowiązek ustanowienia tzw. strefy czystego transportu, niech dotyczy ona tylko pojazdów najbardziej szkodliwych, czyli ciężarowych i autobusów, a nie prywatnych aut.
314	Do poruszania się po całej SCT powinni być bezwzględnie dopuszczeni wszyscy mieszkańcy oraz przedsiębiorcy działający w SCT. Większości z nas nie stać na wymianę samochodu, na taki który spełnia normy emisji.
315	Od 2026 wymagania minimalne dla samochodów osobowych z silnikiem diesla, obniżyć do EURO 4
316	zmuszenie wszystkich mieszkańców Krakowa do zmiany samochodów na takie, które będą spełniały normy jest TOTALNYM ABSURDEM!!!!!! W dobie kryzysu i inflacji wymiana samochodów jest rzeczą niemożliwą do zrealizowania. Ludzi po prostu na to nie stać! Poza tym, jak znakomicie pokazały ostatnie lata, problem smogu nie jest spowodowany samochodami! Podczas pandemii ruch w mieście był mocno ograniczony a smog nadal był.
317	Myślę, że ta ustawa to krok w dobrą stronę. Na pewno będzie na to wiele narzekań, ale uważam, że to bardzo dobrze, że granica obowiązywania to cały obszar administracyjny Krakowa. Ludzie poza ścisłym centrum mają przecież takie same płuca do oddychania. Takie strefy obowiązują w wielu miastach Europy, przyczyniając się do znacznej poprawy jakości powietrza, a także zmniejszenia ruchu samochodowego, a tym samym poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Może warto trochę

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	doedukować mieszkańców w tym względzie, niektórym chyba wciąż ciężko zrozumieć, jakie pobudki za nią stoją. Bardzo kibicuję i mam wielką nadzieję na sukces ustawy.
318	Propozycja to ustanowienie SCT w ramach maksymalnie drugiej obwodnicy. Kraków jest ułożony geograficznie jak jest i żadne absurdalne pomysły tego nie zmieniają. Najpierw należało nie zabudowywać miasta z każdej strony a nie teraz za wszelką cenę utrudniać życie mieszkańcom.
319	Cała ta uchwała to jeden wielki żart z mieszkańców (tyle że mało śmieszny) czy ktokolwiek wzięt pod uwagę koszty jakie będą musieli ponieść mieszkańcy na dostosowanie się do tych idiotycznych wymogów ? jeśli inicjatorzy tego * pomysłu chcą żyć w idealnym środowisku to zaprasza ich dżungla amazońska - jak przeżyją tam dłużej niż 21 dni i wrócą żywi to będziemy mogli prowadzić dalszą dyskusję. Na ten moment całość nadaje się tylko do wywalenia do jedyne miejsce w którym taki gniot ma prawo istnieć czyli do kosza na śmieci.
320	Zgodnie z Prawem Ruchu drogowego, na dzień zaproponowania STC. Osobnym pojazdem jest pojazd zabytkowy, a osobnym historyczny. Ze względu na tą nie jasność proszę wyjaśnienie, dlaczego użyto sformułowania pojazd historyczny, a nie jak wcześniej ustalono „pojazd zabytkowy o specjalnych żółtych tablicach rej”. Dla STC zapis o pojeździe historycznym na dzień dzisiejszy jest bardzo niekorzystny, gdyż według ustawy pojazdem historycznym jest każdy pojazd który ukończył 40lat. bez względu na stan techniczny. Uważam że pojazd zabytkowy jest dla dobra mieszkańców i STC bardziej uzasadniony.
321	Odrzucenie w całości uchwały i nie wprowadzane SCT
322	Odrzucenie uchwały w całości i nie wdrażanie strefy czystego transportu
323	Dlaczego tylko osoby po 70-tym roku-ycia mają mieć dożywotnie auta skoro pewnie mało będą jeździć. A jak się to ma do osób przyjezdnych do miasta z okolicznych miejscowości?
324	**
325	Całkowicie chory pomysł. To nie jest rozwiązanie do turystycznego miasta! Sct zabije do końca turystykę. W Starym Mieście mieszka już tylko kilkanaście osób. Śródmieście się wyludnia. Kazimierz również. Przedsiębiorcy ledwo funkcjonują, nawet restauracje u bary się zamykają.
326	Ograniczenie do ścisłego centrum miasta
327	Nie zgadzam się na ustanowienie SCT w Kr.
328	Nie dla strefy dla całego miasta Kraków
329	Mam nadzieję że nikomu nie przyjdzie do głowy aby właścicielom samochodów mieszkającym w Krakowie cokolwiek ograniczać
330	Obecną propozycja strefy jest akceptowalna natomiast powinny znaleźć się zapisy które uniemożliwią zmianę wymogów przez jakiś okres. Jeśli ktoś teraz z myślą o strefie kupi samochód spełniający normę Euro 5 to nie może się okazać że za 3 lata wymagania wjazdu do strefy zostaną zaostrzone. Strefa powinna być zamrożona na conajmniej 10-15 lat
331	Pomysł bez sensu. Nie realny
332	Wstrzymanie się z tworzeniem jakiegokolwiek SCT do czasu zakończenia kryzysu finansowego oraz uchodźczego, w związku z wojną na ukrainie.
333	Ograniczenie strefy do ścisłego centrum (w granicach plant)
334	Uważam osobiście pomysł za absurdalny ponieważ nie wszystkich stać na jazdę autem spełniającym wymagania
335	Cały kraków to przesada, powinno się to zrobić w ramach 1/2 obwodnicy i po roku sprawdzić czy coś to w ogóle dało. Druga sprawa to dlaczego jako mieszkaniec Krakowa raptem mam stracić prawo do użytkowania swojego pojazdu pod własnym domem? Pojazd jest legalnie zarejestrowany, ubezpieczony, sprawny technicznie z ważnym przeglądem.
336	Proszę o usunięcie z uchwały wyjątku dla osób w wieku powyżej 70 lat. Ograniczy to nadużycia dla osób, które będą przerejestrowywać samochody na swoich rodziców/dziadków aby ominąć ograniczenia.
337	Proszę o włączenie do uchwały pojazdów o masie całkowitej >3,5 t i utworzenie bardziej rygorystycznych wymogów dot. tych pojazdów - bez okresu dostosowawczego do 2026 roku. Szczególnie uciążliwe są stare busy wjeżdżające do Krakowa z okolicznych gmin.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

338	Dofinansowanie wymiany samochodu, na porównywalny, ale spełniający oczekiwane normy, podobnie jak miało miejsce w przypadku pieców CO (co odpowiadało za znacznie więcej zanieczyszczeń).
339	precz z ograniczeniami. zaczynacie sortować ludzi na tych co posiadają mniej i więcej , lepsze i gorsze samochody. są to praktyki zamordystyczne. każdy kogo samochód ma ważny przegląd i ubezpieczenie ma prawo jeździć po Krakowie!!!
340	jest nie dopuszczalne ograniczanie wjazdu jakichkolwiek samochodów posiadających przegląd i zarejestrowanych w Polsce. każdy płaci podatek w paliwie , i ma być równo traktowany- ma prawo jeździć po ulicach jak inni użytkownicy!!
341	Okres 01-07-2024 do 30-06-2026 powinien być zmieniony na 01-07-2024 do 31-12-2030 ze względu na problemy z opóźnieniem wprowadzania elektro mobilności takim jak np. to że nie ma stacji tankowania wodoru a Orlen obiecał to zrobić do 2030 i to powstrzymuje wielu mieszkańców takich jak ja przed zakupem samochodu na wodór.
342	Naklejki powinny być ważne w całym kraju a nie w jednym mieście, aby nie było potrzeby naklejać więcej niż jednej naklejki jeżeli często jeździsz do innych miast (np.: aby odwiedzić rodzinę)
343	Z SCT powinny zostać wyłączone drogi: - zewnętrzna obwodnica Krakowa obejmująca drogę A4 i S7 (a także S52, 94 które są poza granicami Krakowa) - główne drogi od obwodnicy do granic Krakowa jak 7, 44, 79, 94, 774, 776, 780, 794 - drogi dojazdowe do placów targowych i giełd (jak np. Plac Imbramowski, Bieńczycki Plac Targowy, giełda kwiatowa itp.) - głównych centrów handlowych (Centrum Handlowe Zakopianka, Bronowice, Bonarka, Serenada, Czyżyny, M1, Krakowskie Centrum Handlowo-Targowe, Ikea, Makro, Selgros, Galeria Krakowska, centrum handlowe przy ulicy Wielickiej koło Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego) - dojazd do szpitali specjalistycznych
344	Jestem osoba młoda i posiadam pojazd spełniający normy emisji spalin Diesel Euro 4. Biorąc pod uwagę koszty życia i fakt że dojeżdżam do pracy 20km w jedną stronę nie stać mnie na zakup nowego pojazdu. Pomyślcie nim zaczniecie proponować chore rozwiązania.
345	Uważam, że po 1 lipca 2024 powinien być zakaz poruszania się aut zarejestrowanych po raz ostatni po 1 stycznia 2023, które nie spełniają normy euro 4. Zakaz ten powinien dotyczyć wszystkich aut po 1 lipca 2026. Skoro norma euro 4 obowiązywała po 2005 to nie powinniśmy dopuścić do ruchu w 2026 aut 21letnich no chyba że specjalne, seniorów po 60 lub zabytkowe. Wiek bym chciał obniżyć z 70 do 60 ale kosztem podwyższenia normy z euro 3 na Euro 4. W roku 2026 każde auto zarejestrowane przed 2000 będzie mogło być zabytkowym więc będzie wytrych w uchwale i żaden z niej pożytek.
346	A co z motocyklami? Te wasze projekty są absurdalne! Proszę zmieńcie pracę.
347	Umożliwienie wjazdu motocyklom na teren Krakowa
348	Zgodnie ze stanowiskiem FEMA motocykle powinny być potraktowane jako element preferowanego środka zrównoważonego transportu. Ich średni poziom emisji i zużycia paliwa jest znacząco niższy niż jakichkolwiek innych pojazdów z silnikami spalinowymi w tym aut o napędzie hybrydowym czy hybryd typu plug in.
349	Proponuję zamknąć całe miasto, wpuszczać tylko furmanki i rowery do tego ciemnogrodu.
350	Dyskryminacja motocykli
351	Nie zgadzam się na terroryzowanie mieszkańców przez poatologiczne lewactwo ingerujące w prawa nabyte obywateli miasta. Wyjedziemy swoimi samochodami zablokujemy całe miasto.
352	Proszę aby motocykle mogły mieć możliwość wjazdu.
353	Proponuję nie podejmować uchwały w sprawie ustanowienia STC w Krakowie. Ograniczanie ruchu pojazdów sprawnych, spełniających wymagania diagnostyczne jest krzywdzące dla osób które nabyły te pojazdy i nie mają środków na ich wymianę, a dokładają wystarczających starań, by pojazdy nabyte w dobrej wierze spełniały zakładane w chwili rejestracji wymagania techniczne.
354	Nie zgadzam się z tym
355	W projekcie nie zostały uwzględnione wyłączenia dla motocykli. W efekcie, w obecnym stanie uchwały żadne motocykle spalinowe nie będą miały możliwości wjechania na teren miasta.
356	Proszę pamiętać o motocyklach. Żeby była możliwość wjazdu do miasta.
357	Co z motocyklami i skuterami. Mamy nadzieję, że nie będą wykluczone z wjazdu do Krakowa. Byłoby

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	to duże niedopatrzenie.
358	Jako mieszkaniec i osoba odprowadzająca tutaj podatki, nie zgadzam się na dyskryminację we własnym mieście!
359	Nie zgadzam się zgadzam się z wprowadzanie Strefy Czystego Transportu
360	Nie znam nikogo, kto nie chciał by żyć w czystym otoczeniu. Lecz nie jest prawdą, że samochód jest luksusem, to mit z czasów komuny, a w Krakowie staje się niezbędnym. Samochody za kilka tys. zł tym bardziej to nie luksus. To nie z oportunisty, czy chciwości, lecz z konieczność przemieszczania się, nawet w korkach i to często sprawniej niż komunikacją miejską. Nie tracąc codziennie czasu dla rodziny. Wiele małżeństw ma samochód za kilka tys. jeśli ma na wiele lat kredyt mieszkaniowy, a tutaj państwo chcą przymusić do kupowania za minimum kilkadziesiąt tys. I w chwili, gdy cała gospodarka pada i odbija się to na mieszkańcach. Bez zwrócenia uwagi na to co znajduje się w obrębie proponuje się objęcie strefą CAŁEGO Krakowa z obwodnicami. Zbudowano je nie tylko z Krakowskich pieniędzy, ale i z podatków wszystkich obywateli i miały właśnie służyć do omijania Krakowa przez tych, którzy nie chcą do niego wjeżdżać, ale dalej. Praktycznie zawłaszcza się je przepisami krakowskimi, nie wpuszczając samochodów które legalnie po całej Polsce jeżdżą. Nie można w Krak. na nie wjechać jadąc spoza, a jeśli ktoś z daleka dostanie się np. na A4 i chce zjechać zjazdem w kierunku innej miejscowości, a nie centrum, to wjeżdża w krakowską strefę. To samo od strony Nowej Huty na S7, czy str. północnej, Przejeżdża się przez prawie przez pustkowia zasmrodzone bardziej przez wysypiska, a nie samochody. Chcąc ominąć Kraków trzeba jechać dłuższą drogą bardziej zanieczyszczając okolicę. Na krawężniach Krak. jest wiele hurtowni i większych sklepów np. budowlanych, wyposażenia mieszkania, czy nawet większe spożywcze, gdzie robi się tańsze, tygodniowe zakupy przez wiele osób z pobliskich wiosek i miasteczek. Nie wszystko da się przewieźć autobusem. Nie zgadzam się na to. Niestety, wznioste ambicje, trzeba dopasowywać do możliwości w danym momencie, biorąc pod uwagę nie tylko marzenia o krystalicznie czystym powietrzu, ale i bieżącą sytuację wokół, która gdy się zmieni, otworzą się jeszcze większe możliwości. Gdy ludziom się powodzi, sami rzucają się na lepsze samochody. Bo chcą mieć lepiej. Jednak możliwości zrealizowania, nie można mylić z możliwością wypuszczenia takich przepisów.
361	Wprowadzajcie i rozszerzajcie na cały Kraków
362	Uważam ustawę za żart (przy okazji motocykle są wyeliminowane). Ustawa lobbowana przez koncerny samochodów elektrycznych. Nie dajmy się ogłupić. Może jakby komunikacja była tańsza i bardziej dostępna, nie byłoby potrzeby poruszania się samochodem. Aglomeracyjna komunikacja miejska jeździ jak chce.
363	Dofinansowanie do instalacji lpg dla mieszkańców
364	Nie kierujcie się normami spalin tylko stanem technicznym samochodu. Codziennie można zobaczyć auta, które są młode ale tak zaniedbane, że ciągnie się za nimi czarny albo siwy dym wylatujący z rury wydechowej. Za co posiadacze najstarszych samochodów mają sobie kupić nowe auta? Oni nie dla tego jeżdżą tanimi w eksploatacji autami i starszymi bo tak lubią tylko ich na nowsze nie stać. I na bank nie jest to 18% wszystkich samochodów poruszających się po mieście. Ktoś liczy dojeżdżających z całego województwa codziennie do pracy i szkoły lub na uczelnię?
365	Propozycje? Pojazdy mieszkańców strefy dopuszczone do pozostania w niej i możliwości poruszania się przykładowo jestem pasjonatem motoryzacji i popieram pomysł stref czystego transportu ale w swój obecny samochód diesel z 2002 roku wpakowałem naprawdę dużo pieniędzy żeby zrobić z niego stan salonowy nowe katalizatory spełniające wyższą normę niż założona zregenerowany egr czy kłapy gaszące zawieszenie hamulce wydech oczywiście cichy:) blacharkę no i po prostu tym autem nie wjadę... ale rozumiem i przesiądę się na coś nowszego w benzynie kolejne zastrzeżenie znam normy które mają obowiązywać od 2026 roku ale nigdzie nie ma nic na temat czy z czasem norma euro będzie wymagana większą do wjazdu czy na tej pozostanie? Przez co nwm w jaki rok auta celować z zakupem planuje wstępnie około 2010
366	Idiotyczny pomysł
367	Uważam że taka strefa, która obejmuje cały Kraków jest złym pomysłem. Jako mieszkaniec jest to niesprawiedliwe, a smog i tak będzie. A większość dobrych samochodów, które mają filtry cząstek stałych, ale np są z 2009 będą bez wartościowe. A auta które mają wycięte filtry cząstek stałych ale

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	są nowsze będą bez karnie jeździć po mieście i to już nie jest problemem dla was! Chcecie zmniejszyć zanieczyszczenie, które produkują samochody? Sprawdźcie taksówki. Sprawdźcie wszystkie samochody i na podstawie testu spalin wydawajcie uprawnienia do poruszania się po strefie, a nie według euro 3, 4 czy roku produkcji. Kto się temu nie podda nie będzie mógł jeździć po Krakowie.
368	Ważniejsze są rozwiązania systemowe na większą skalę a nie kwestia silników samochodowych
369	**
370	Zakaz nie powinien obejmować motocykli. Ich emisja spalin jest nieporównywalnie mniejsza niż samochodów.
371	Zezwolić na korzystanie z SCT po 1.07.2026 dla samochodu z silnikiem diesla spełniającego normę Euro 4, gdy pojazd ten ma niski roczny przebieg (a więc bardzo mało zanieczyszcza). Moja KIA Ceed jest z roku 2008 (Euro 4) i zrobiłem na niej zaledwie 120000km od wyjazdu z salonu (garażowana - brak korozji). Rzadko z niej korzystam (ostatnio zrobiłem rocznie niecałe 4000km między przeglądami, a mieszkam w obrębie SCT). Odbierzecie mi Państwo możliwość korzystania z auta, a na nowe (elektryczne) mnie nie stać. Ze względu na ceny paliwa staram się załatwiać co tylko się da jeżdżąc maxi skuterem i przy okazji omijając korki, ale w ulewnym deszczu i mroźnej, śnieżnej zimie to nie zawsze możliwe. Moja propozycja limitu w takim rocznym przebiegu na pułapie 8000km.
372	Nie podoba mi się ograniczenie moich praw na rzecz zekomej ekologii. Uważam uchwałę za zbędną.
373	Wnoszę o zmianę uchwały w zakresie terminu początku funkcjonowania SCT tj. przesunięciu 1 etapu na rok 2025 oraz 2 etapu na rok 2028. Ponadto wymagania postawione przed mieszkańcami powinny zostać złagodzone dla silników diesla tj. od 2 etapu dopuścić do ruchu samochody z silnikiem diesla spełniające normę EURO4. Urzędnicy proponując wytyczenie i ograniczenia SCT w Krakowie powinni przede wszystkim mieć na uwadze społeczny i ekonomiczny aspekt proponowanych zmian i wziąć pod uwagę obecne realia krajowe - bardzo wysoka inflacja, gigantyczny wzrost cen nowych i używanych samochodów oraz gigantyczne podwyżki cen energii a w szczególności cen gazu. W czasach bardzo niepewnych, z wojną u granic najwyższy czas aby zaprzestać działań pod wpływem i na zlecenie eko terroru, w szczególności pseudo alarmy smogowe. W często przytaczanych badaniach dot. emisji spalin tylko 10% badanych samochodów udało się określić jakie normy spełniają, reszta opiera się na tzw. średnich. Bardzo proszę państwa urzędników aby zaprzestali fundowania mieszkańcom kolejnych, bardzo dużych obciążeń ekonomicznych i proponowane zmiany złagodzić i odsunąć w czasie aby dać mieszkańcom czas na dostosowanie. Dodam iż Kraków jako jedyne miasto jest pozbawiony dopłat do ogrzewania ze względu na zakaz który w praktyce nic nie daje. Apeluję o rozważę i zdrowy rozsądek i we wprowadzanych zmianach ujęcie realiów krajowych i aktualną sytuację ekonomiczną mieszkańców.
374	Nie zgadam się. Jesteśmy a biednym społeczeństwem aby sprostać tym wymaganiom. Zanieczyszczenie w powietrzu jest nie z transportu lecz z spalania w piecach. Wystarczy śledzić śledzić zanieczyszczenie powietrza latem i zimą by dojść do wniosku że transport nie ma żadnego wpływu na zanieczyszczenie powietrza które jest dramatyczne tylko w zimie
375	Jerzy Skowroński
376	zbyt wysokie normy spalania dla samochodów diesel. norma euro4 powinna obowiązywać po 2026r. są to samochody w filtrem cząstek stałych. wszystkie samochody w filtrem cząstek stałych powinny być wyłączone z ograniczeń
377	"§ 4. 1. Do poruszania się po SCT dopuszczone są pojazdy spełniające warunki określone w art. 39 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 1083, 1260), zwanej dalej Ustawą. 2. Na podstawie art. 39 ust. 4 Ustawy dopuszcza się do wjazdu do SCT pojazdy inne niż wymienione w ust. 1, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały." brakuje określenia "pojazdy samochodowe" bo w obecnym brzmieniu - zakazują państwo wjazdu rowerom, uto i wszelkim innym pojazdom które nie są pojazdami samochodowymi opisanymi w ustawie z 2018r. ...
378	Obszar SCT zdecydowanie za duży. Moze i ma sens kiedyś ale nie tak szybko. Ze względu na korki należy wyłączyć z zakazu jednoślady w tym motocykle i skutery!!!
379	Błędnie zinterpretowanie motocykli, miało być inaczej przecież :(
380	Proponuję zwolnienie motocykli z wszelkich ograniczeń wjazdu wynikających z wdrożenia SCT

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

381	W uchwale brakuje zapisu o jednośladach.
382	W uchwale nie widzę zapisu dotyczącego motocykli. Dobrze by było, gdyby motocykle/skutery również zostały uwzględnione w rozpisce.
383	Wyższe limity (Euro 6) powinny być ja najwcześniej. Posiadam już drugi samochód który spełnia normę Euro 6. Norma Euro 6 obowiązuje już od 2014 roku.
384	Co z innymi pojazdami niż samochody - w przepisach brak wyłączeń dal np. Motocykli, UTO które niekoniecznie podlegają wyłączeniu jako samochód z alernatywnym sposobem zasilania.
385	**
386	Co z motocyklami?
387	Uchwała zawiera błędy w klasyfikacji pojazdów tj. ciężarowoosobowy (niezgodne z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym). Nie uwzględnia również motocykli, bez względu na normę Euro. Ujęcie wszystkich pojazdów specjalnych spowoduje, że do SCT będą mogły wjeżdżać takie pojazdy jak np. pompy do betonu, pomoce drogowe, sklep/bar (m.in. tzw. foodtrucki) itp., bez względu na spełnianą normę emisji.
388	Dopuszczenie motocykli
389	Całkowite zniesienie zakazu wjazdu dla motocykli które pozytywnie wpływają na przepustowość ruchu i nie powodują korków
390	Dozwolony ruch motocykli na benzynę
391	Droży Państwo, a co z jednośladami: rozwiązującymi problem korków w mieście, co do zasady bardziej ekologicznymi od samochodów osobowych (i elektrycznych, w państwie produkującym energię w 95% z węgla)? Nie ma słowa o tym środku transportu indywidualnego, który jest ceniony w całej Europie.
392	nie dla strefy
393	Czy ktoś z Państwa pomyślał o motocyklach, skuterach itp? Czy ktoś z Państwa ma choćby szczątkową wiedzę, kiedy i jakie normy były stosowane w motocyklach?
394	Nie zgadzam się
395	Co z motocyklami? Wszystkie motocykle powinny zostać dopuszczone w każdej ze stref, bez żadnych ograniczeń.
396	Dzień dobry. A co w przypadku motocykli? W projekcie nie ma o nim mowy. Gdzie na motocyklu będzie trzeba umieścić naklejkę?
397	w ustawie nie uwzględniono motocykli, skuterów i innych pojazdów spalinowych dwókołowych - które z zasady powinny być wykluczone w w/w ustawie
398	Co z motocyklami?
399	Nie powinno to dotyczyć całego Krakowa. Przy aktualnie wciąż rosnących cenach nie bedzie sobie można pozwolić na wymianę samochodu.
400	Wyłączenie motocykli z SCT.
401	Strefa nie powinna dotyczyć motocykli.
402	Uchwała wogole nie uwzględnia i nie umożliwia wjazdu do całego obszaru motocykli i skuterow niezależnie od roku produkcji (dla motocykli obowiązują inne normy euro)
403	gdzie wymagania dla motocyki?
404	Proszę o wykluczenie motocykli z uchwały, ze względu, że nie są ujęte w uchwale.
405	Chyba zapomnieli Państwo o wykluczeniu motocykli i skuterów, które ze względu na pojemność i masę są mało szkodliwe, a według Prawa o ruchu drogowym są to pojazdy samochodowe zaopatrzone w silnik spalinowy. Motocykle są jedynym sensownym środkiem transportu w tym zakorkowanym mieście, gdzie ulice są zwężane a ruch blokowany zamiast upłynniany i ich wykluczenie z zasad obowiązujących w SCT jest niezbędne.
406	Proszę, aby motocykle i motorowery były poza tą ustawą
407	Ten kto wymyślił ten projekt jest skończonym * i *. Sam sens tworzenia strefy czystego transportu w Krakowie mija się z celem z powodów kilku: całe miasto jest rozkopane - remonty są robione bez żadnego pomysłu/planu/ładu i składu. Komunikacja zbiorowa to żart, polecam przejechać się po

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	za centrum. W pierwszej kolejności odpowiedzialni za ten chory projekt powinni zimą wsiąść np. na rower i jeździć do Urzędu i z Urzędu :) POLECAM. Nie wyobrażam sobie, jak władze tego miasta chcą 1mln miasto pozbawić sposobów komunikacji, życzę powodzenia. *, *, EKOŚWIRY. Nie pozdrawiam, mieszkańców południowej dzielnicy, pozbawionej i pociętej komunikacji.
408	Proszę uwzględnić wyłączenie motocykli spalinowych
409	Brakuje wyłączenia dla motocykli oraz skuterów
410	Mam propozycję, żeby to przemyśleć jeszcze raz. Ciężarówki z EURO4 mogą wjeżdżać a osobówki nie – dlaczego. Przecież osobówka z EURO4 mniej spala paliwa, mniej kilometrów robi rocznie – mniej zanieczyszcza od ciężarówki. Ludzie zaczną się przesiadać do aut powyżej 3,5 t. Skąd mają ludzie wziąć pieniądze na wymianę samochodów na nowe. Aut brakuje na rynku. Na nowe czeka się ponad rok i kosztują majątek. Skoro jest tak jak mówicie, że tylko 18% aut w KRK się nie załapie na te przepisy to czy nie lepiej poczekać aż wyginą śmiercią naturalną? Mój samochód z EURO4 kupiony w salonie w 2008 roku w 100% sprawny na 100% mniej zanieczyszcza środowisko niż nie jeden nowszy model o który ktoś nie dba regularnie. Weźcie pod uwagę do obliczeń i statystyk nie tylko samochody z rejestracją KR i KK tylko wszystkie, które „mieszkają” w KRKAKOWIE – a są auta z całej Polski!
411	Witam uważam że należy nie brać pod uwagę motocykle spalinowe ponieważ są one mało szkodliwe dla środowiska w dodatku poruszają się w krótkim okresie kilku miesiącach wyłączając miesiące zimowe .
412	Uchwała nie zawiera jasno sprecyzowanej informacji - właściwie to żadnej informacji - na temat motocykli.
413	Dopisanie motocykli do pojazdów uprawnionych do poruszania się w obrębie granic miasta
414	Całkowicie nie zgadzam się z projektem uchwały szczególnie zakazu wjazdu jednoślądów z silnikami spalinowymi
415	Wolna strefa dla motocyklistów!
416	Nie zgadzam się na takie rozwiązania w moim mieście. To jest skandaliczny atak zarządzających miastem na jego mieszkańców
417	Projekt powinien zawierać również przepisy dla motocykli spalinowych, które powinny również zostać objęte okresem przejściowym
418	Wyłączenie z uchwały motocykli
419	Motocykle powinny być zwolnione z projektu. Używa się ich głównie w cieplejsze okresy i stanowią niewielki odstępem wszystkich pojazdów w mieście. Naklejki na motocykle historyczne są bez sensu, nie każdy motocykl posiada szybę.
420	Z wyłączenia z transportu powinny być wyłączone motocykle - szczególnie te spełniające minimum euro 5. Powodują one bardzo małe zanieczyszczenie, przemieszczają się sprawnie i nie korkują ulic, plus nie zajmują miejsc parkingowych.
421	Projekt uchwały nie wyłącza poruszania się jednoślądami (motocykl,motorower) uważam to za duży błąd. Te pojazdy zaczynają być jedynym sensownym środkiem lokomocji w tym mieście. Jednocześnie są znikomym obciążeniem dla środowiska.
422	Wyjątek dla motocykli
423	Szanowni Państwo, w jaki sposób uregulowane będzie poruszanie się motocyklami po Krakowie? W obecnym projekcie uchwały motocykle nie są w ogóle wyróżnione jako grupa pojazdów uprawnionych do poruszania się w SCT.
424	Projekt ustawy nie przewiduje wjazdu motocykli na teren Krakowa.
425	Zapomniano o motocyklach!
426	Stanowczo NIE zgadzam się na takie drakońskie rozwiązania.
427	W jaki sposób uchwała obejmuje motocykle i motorowery?
428	Czy projekt uwzględnia normy również dla motocykli ?
429	Projekt całkowicie zakazuje wjazdu motocykli spalinowych na teren Krakowa! To niedopuszczalne, motocykle spalają dużo mniej paliwa niż samochody osobowe, produkują o wiele mniej CO2, upłynniają ruch drogowy.
430	Umożliwienie wjazdu do strefy motocyklom !

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

431	Euro 4 dla Diesel'a. Policzcie ile aut wjeżdża do KRK codziennie, które nie są zarejestrowane w KRAKOWIE tylko poza Krakowem. Kogo dziś stać na wymianę samochodu na nowy w ciągu 2 lat żeby się do tego dostosować? Nowe auto to koszt od 50 tys. w górę i czeka się ponad rok. Przypominam, że na głowie mamy PiS, Inflacje 16- 20 %, porąbane ceny energii , wojnę za płótem
432	Gorące poparcie dla SCT w granicach całego miasta. W poprzednim projekcie, jako mieszkaniec dzielnicy Prądnik Czerowny czułem się pokrzywdzony, że nadal będę musiał znosić sąsiadów niefrasobliwie używających głośnych i śmierdzących samochodów.
433	Tylko dla samochodów pierwszy raz rejestrowanych w Krakowie.
434	obniżenie ostatecznej normy dla silników diesla do euro 4
435	strefy czystego transportu to tylko podrowanie problemu. W samym centrum nie wolno jeździć starym dieslem, ale dzielnice obok już tak? I spaliny i smog uszanują zakaz i nie wejdą do centrum? Problemem jest nawiewanie smogu z sąsiednich gmin, brak właściwej infrastruktury, drogi transport miejski, oraz niewysytarczająca ilość połączeń. To jest realny problem do rozwiązania, a nie sztuczne ograniczanie transportu
436	Zostawcie Stare samochody mieszkańców Krakowa w spokoju. Kraków jest stary to i samochody mogą być stare. Powinien być zakaz wjazdu dla samochodów z innych miast i Państw, które zabierają miejsca parkingowe mieszkańcom. Mieszkamy w starych kamienicach i remontujemy je za własne pieniądze, bo gmina zaniedbała remonty. Nie wszyscy mieszkańcy mają ukończone 70 lat i niepełnosprawni. Są też ubodzy nauczyciele i urzędnicy budżetowi. To wstyd dla Krakowa gnębić tak mieszkańców. Ważniejsi są Ukraińcy, którzy jeżdżą wypasionymi brykami, niż biedni mieszkańcy Krakowa? Kraków dla mieszkańców, bo niedługo gmina zostanie sama z turystami i Ukraincami.
437	Z uwagi na fakt krótkotrwałego użytkowania pojazdów prywatnych (1 godzina, maksymalnie 2 godziny dziennie) można przyjąć, że pojazdy te mają pomijalny wpływ na jakość powietrza w Krakowie. Uchwała powinna dotyczyć wyłącznie pojazdów wykorzystywanych zarobkowo (zarejestrowanych na REGON), a więc używanych przez wiele godzin dziennie. To pojazdy wykorzystywane przez firmy (przewozowe, kurierskie, serwisowe, budowlane) emitują najwięcej zanieczyszczeń do atmosfery, są z reguły zasilane silnikami wysokoprężnymi i przez wiele godzin dziennie pozostają w ruchu). To firmy również najłatwiej przekonać do wymiany floty pojazdów, gdyż mają do dyspozycji różnorodne formy finansowania. Zakazywanie jazdy posiadanymi samochodami (i motocyklami) swoim wyborcom byłoby nie tylko niemile odebrane, lecz również trudne do wyegzekwowania.
438	Zrównanie w dół wymagań normy emisji spalin Euro dla silników o zapłonie samoczynnym z normą dla silników o zapłonie iskrowym lub możliwość poruszania się po SCT pojazdami niedopuszczonymi przez uchwałę jeśli są one zarejestrowane w mieście Krakowie, a ich właściciel jest zameldowany w mieście Krakowie
439	Wymogi powinny być dużo bardziej restrykcyjne, obecna propozycja to fikcja
440	Witam. Proponuję, aby w tabeli nie brać pod uwagę rocznika samochodu. Ten parametr nie ma lub ma marginalny wpływ na parametry zanieczyszczania powietrza. W tabeli dozwolonych pojazdów jedynym parametrem powinna być norma Euro - bez alternatywy w postaci "lub rocznik".
441	normy emisji powinny być surowsze, powinny zostać zlikwidowane wyłączenia dla osób 70+, bo taki zapis może doprowadzić do potężnych nadużyć i zminimalizować pozytywny efekt strefy na emisje
442	Dzień dobry. Chciałem poddać pod rozważenie temat osób przyjeżdżających do miasta samochodem niespełniającym wymagań SCT - rodzina lub starsze samochody dostawcze. Jak takie osoby miałyby dostać się do miasta? Może opcją byłby zakup jedno- lub dwunowego pozwolenia? Na nasze place targowe przyjeżdżają stare samochody z miejscowości odległych nawet o 150 km; mamy również dwudniowe festiwale i wydarzenia. Nie ma chyba sensu tracić tych gości, prawda? Warto im zostawić choćby opcję wjazdu, za dodatkową opłatą. Wszyscy wiemy, że parkingi na obrzeżach miasta i transport publiczny z tychże nie pojawią się zbyt szybko.
443	Wnioskuje II etap od 2026 poniesienie poprzeczki na EUR 5 dla benzyny i
444	Ograniczenia nie powinny dotyczyć pojazdów aktualnie już posiadanych przez stałych mieszkańców Krakowa.
445	Moim zdaniem tworzenie tego typu ograniczeń nie wpłynie istotnie na poprawę jakości powietrza w

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	Krakowie, a tylko zwiększy koszty administracyjne z powodu konieczności egzekwowania nowych przepisów. Z uwagi na naturalne eliminowanie się pojazdów z powodu ich zużycia i konieczność przeprowadzania badań okresowych nie ma potrzeby wprowadzania takich rozwiązań. Pojazdy powinny mieć możliwość poruszania się do ich śmierci technicznej.
446	Samochody nawet te stare nie zanieczyszczają powietrza, bo od wiosny do jesieni stan powietrza był bardzo dobry, a teraz jak zaczęli palić w kopciuchach, a dalej będą palić bo sejmik im na to pozwala. W Krakowie jest najwięcej biednych ludzi, schorowanych, a młodzi też nie mają na nowe auta (nauczyciele i budżetówka) i w dodatku mają kredyty. Chcemy czystego powietrza bez kopciuchów!!!! Skąd mamy wziąć pieniądze na nowe auta? Może samorząd nam da nowe, luksusowe? To jest dyskryminacja ludzi, bo widocznie zależy Wam na tych, którzy mają mnóstwo pieniędzy. Nas nie stać na nowe samochody. Dziwne jest to, że przez cały rok jest bardzo dobry stan powietrza, A teraz nagle jest złe? Tylko przez co? Przez kopciuchy z pieców.
447	SCT jedynie w ścisłym centrum miasta (tak ja pierwotnie proponowano).
448	Uważam iż projekt jest zbyt rejestracyjny nie każdego stać na nowsze auto. Chyba że miasto zamierza dopłacać do nowych samochodów minimum 50%
449	Brak zgody na tego typu pomysły
450	Brak zgody na wykluczanie mieszkańców ze względu na wybór środka lokomocji. Strefa powinna dotyczyć tylko osób które nie są mieszkańcami miasta, jeżeli to zda swój egzamin dopiero można myśleć o wykluczeniu mieszkańców
451	Na przepisach ucierpią najbiedniejsi. Nowy diesel - ok. 30 letni diesel - ok bo zabytek. 20 letnia, 5 litrowa benzyna w wielkim suwie który pali 30l/100 też ok. A 20 letni ekonomiczny diesel już nie.
452	Plasterek opatrunkowy na nowotwór, choć potrzebna jest operacja i chirurg. Rekomendacje WHO to 10ug/m3 stężenia NO2 rocznie. Tymczasem na stacji komunikacyjnej na Alejach oddychamy 47 ug/m3. Brak wymagań dotyczących jednośladów -realny problem.
453	Jedną z podstawowych zasad tworzenia legislacji w demokratycznym kraju jest zasada „prawo nie działa wstecz”. Uchwała, która ma sprawić, że tysiące krakowian nie będzie w stanie dojechać do domu nabytym i eksploatowanym zgodnie z prawem pojazdem, efektywnie zmuszając ich do sprzedaży (w dodatku z dala od miejsca zamieszkania lub po znacząco zaniżonej cenie) jest ewidentnym pogwałceniem tej zasady. Sugeruję żeby restrykcje dotyczyły tylko nowo rejestrowanych pojazdów.
454	Dlaczego cały Kraków
455	Nalepka jeśli już powinna być wydana przez jeden organ na cały kraj, a samochody elektryczne z racji zielonych tablic (chyba że auto jeździ na zwykłych to wtedy byłaby potrzebna nalepka) nie wymagały nalepki.
456	1 lipca 2026 zaostrzenie restrykcji rejestracji a nie wszystkich pojazdów.A dopiero od 2030 zakaz wjazdu. Limit rejestrowanych pojazdów przez 70-latków
457	Czy naklejki na pojazdy będą także obowiązywać w potencjalnie innych SCT w Polsce?
458	Strefa nie powinna obejmować mieszkańców
459	Nie powinna być nigdy wprowadzona!!!
460	Uważam, że proponowana Strefa Czystego Transportu jest zbyt duża. Na obrzeżach miasta samochód jest często jedynym rozsądnym środkiem komunikacji i nie uważam za zasadne wymuszać na mieszkańcach kupna nowszego samochodu. Szczególnie w obecnych czasach, gdy samochody (również używane) bardzo drożeją. Takie granice strefy zmuszałyby też do kupna nowszego auta mieszkańców gmin ościennych, którzy samochodów chcieliby używać tylko celem dojazdu do parkingów P&R. Także to uważam za zbyt rygorystyczne wymaganie. W związku z powyższym uważam, że SCT powinna być w granicach II obwodnicy, gdzie jest największy ruch samochodowy i powstaje najwięcej zanieczyszczeń komunikacyjnych.
461	Moją propozycją jest porzucenie tego pomysłu. Samochody nawet te poniżej Euro2 generują relatywnie mało zanieczyszczeń powietrza. Znacznie więcej zanieczyszczeń generuje przemysł, elektrociepłownie opalane WĘGLEM oraz wsie dookoła Krakowa, w których mieszkańcy palą niemal czym popadnie. W opinii mojej i osób, z którymi o tym rozmawiam ta uchwała, jak i cała nagonka UE przeciw motoryzacji, jest jawnym dręczeniem. Mieszkam, pracuję i płacę podatki w Krakowie, a czuję

	się coraz bardziej szczuty przez Urzędników tego miasta. Taka uchwała spowoduje wypływ mieszkańców poza granice miasta, zmniejszając jego dochody, zamiast wyraźnej poprawy jakości powietrza. Sugeruję jeszcze raz dogłębną analizę środowiskową i ekonomiczną nad sensem takiej uchwały, jak i ślepego wdrażania niektórych "praw", które narzuca nam UE. Pozdrawiam
462	Samochody elektryczne powinny być zwolnione z obowiązku zakupu naklejki
463	Zwolnienie z obowiązku posiadania naklejki aut elektrycznych z zieloną tablicą rejestracyjną.
464	Może warto by zrezygnować z naklejek dla aut elektrycznych, które już mają zielone tablice i dodatkowe naklejki na samych tablicach.
465	Samochody elektryczne z zielonymi tablicami nie powinny mieć wymogu naklejki
466	Samochody elektryczne powinny być zwolnione z obowiązku posiadania naklejki. Mają one zielone tablice rejestracyjne, a więc łatwo je zidentyfikować. Jednocześnie nie generują żadnej niskiej emisji, a więc wszystkie mogą wjeżdżać do miasta. Dodatkowe oznaczenia nie są więc potrzebne.
467	Proponuję, żeby nalepka nie była obowiązkowa dla aut elektrycznych. Dzięki zielonym tablicom są one łatwe do zidentyfikowania, również przez systemy zautomatyzowane.
468	Szaleństwo
469	Naczelna zasada prawa, o której zawsze uczono już od szkół podstawowych, brzmi "prawo nie działa wstecz" (łac. lex retro non agit). I do tej pory zawsze była ona szanowana. Np. Fiaty 126p nie miały fabrycznie montowanych pasów z tyłu i nikt z ruchu ich nie wycofywał, nikomu nie przyszło to do głowy - po prostu nowe pojazdy muszą spełniać pewne normy bezpieczeństwa. Tak samo z lusterkami po prawej stronie, których wcześniej nie montowano. Nie może być więc tak, że nagle ustawa obejmuje użytkowników pojazdów, którzy nie byli świadomi w momencie kupna, że takie ograniczenia będą obowiązywać. Obiecuję więc, że gdy tylko ta uchwała dotycząca SCT w Krakowie wejdzie w życie, zostanie ona przeze mnie zakwestionowana w odpowiednich organach sądowych.
470	Nie dla strefy czystego transportu
471	Takie podejście powoduje od początku wprowadzenie dodatkowych opłat podatków. Ogranicza przy tym prawo do korzystania z dróg publicznych na które każdy kierujący i tamtę paliwo na stacji płaci podatek drogowy oraz ogranicza prawo wyboru środka transportu. Zamiast wprowadzać zakazy i opłaty należałoby ludzi zachęcić do pozostawienia samochodu na obrzeżach miast budując tam wielopoziomowe parkingi na kilka tysięcy pojazdów gdzie można się przesiąść na komunikację miejską. Na razie stan parkingów i komunikacji miejskiej jest na żenującym poziomie. Należy myśleć przyszłościowo a nie tu i teraz. Gdyby tak przykładem Krakowa poszły inne miasta, miasteczka i wioski to nieładnie możliwe poruszanie piętro kraju. Najprościej wprowadzić zakaz i umyć ręce, wtedy różnie dorwę można otoczyć miasto murami i pobierać od każdego jadącego i pieszego daninę !! To jakby się cofnąć do średniowiecza. Jestem jak najbardziej za działaniami ograniczającymi smog ale nie za pomocą kolejnych zakazów opłat i podatków. Polacy to nie dojne krowy i już wystarczająco dużo się płaci a słyszymy o coraz nowych pomysłach.
472	No chyba was *
473	Protestuję przeciwko wprowadzeniu strefy na terenie całego miasta!!! Jestem przeciwny temu. Kolejny raz utrudnia się życie mieszkańcom Krakowa!
474	Odważne wyznaczanie obowiązujących norm w całym mieście oraz ograniczenie, do koniecznych, wyjątków zwolnionych przyjętych ograniczeń
475	Pomysł ze strefą na terenie całego miasta to najgłupsza rzecz o której w ostatnich dniach słyszałem, a wiele idiotycznych rzeczy się ostatnio dzieje. I o ile sam jeżdżę samochodem który będzie mógł wjechać do miasta to kompletnie nie rozumiem dlaczego za 4 lata nie będą mogły wjechać osoby, rodziny wciąż świeżymi samochodami ze sprawnymi i przede wszystkim zamontowanymi filtrami DPF - Dieslami z Euro 4? Ktoś kto to wymyślił bierze za to pieniądze? Jeśli planem władz jest zmniejszenie ilości mieszkańców, wpływów z podatków, upadki wielu przedsiębiorców na terenie miasta do których ci ludzie nie dojadą to bardzo dobrze wam idzie. Jeśli tak ma wyglądać życie tutaj to ja raczej podziękuję i nie zamierzam płacić tu podatków. I może jedna osoba nic nie zmieni ale osób które uważają tak samo są dziesiątki tysięcy. Kończąc to albo Euro 5 i granice w drugiej obwodnicy albo Euro 4 i granice w całym mieście. Benzyny i LPG bez zmian bo jest to okej

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

476	Strefa czystego transportu powinna obejmować tylko teren pierwszej obwodnicy , a nie cały Kraków . Do strefy powinny wjechać też samochody z silnikiem diesla EURO4 2009 rok które posiadają filtry cząstek stałych
477	Proponuję zwiększenie obszaru Krakowa objętego tą uchwałą. Objęcie całego miasta Krakowa.
478	Pierwsza uwaga, samochody elektryczne - nie rozumiem dlaczego państwo nie informują, że pojazdy elektryczne są również szkodliwe jak spalinowe ponieważ aby je naładować należy spalić węgiel. W Polsce prąd jest głównie pozyskiwany z spalania węgla i taki samochód nie powinien być traktowany ulgowo. Druga uwaga uważam, że pojazdy które są już zarejestrowane - bez względu na rodzaj paliwa powinny jeździć do czasu do póki spełniają normy i przechodzą badania techniczne. Trzecia uwaga - tak zgadzam się, że w kolejnych latach powinny być ograniczenia ale dla nowo rejestrowanych pojazdów na terenie Krakowa.
479	Jestem mieszkańcem **, a pracuję w Giebułtowie. Aby dostać się do pracy, muszę przejechać kilka km w granicach administracyjnych Krakowa. Dojazd komunikacją miejską, gdzie autobusy jeżdżą co godzinę nie jest w ogóle brany przeze mnie pod uwagę, tym bardziej, że często przewożę ciężkie rzeczy pomiędzy pracą a domem. Poruszam się VW golfem z 2003r. (deaslem), który w myśl nowych zasad, nie będzie mógł się poruszać w granicach miasta Krakowa od Lipca 2026r. Utrzymuję rodzinę, spłacam kredyt na mieszkanie i nie stać mnie na zakup nowego samochodu. Proszę o rozważenie i o wprowadzenie stref czystego transportu wzorem Londynu, a nie obejmowanie zakazem całego miasta. Mieszkańcy przygranicznych rejonów miasta są w fatalnej sytuacji komunikacyjnej z uwagi na katastrofalną siatkę komunikacji zbiorowej. W przypadku pozostania przy obecnym kształcie ustawy, proszę o zaoferowanie mieszkańcom czegoś w zamian, aby mogli wyjść z tej sytuacji, np. na wzór Niemiec, kredyt 1.5% na wymianę samochodu lub dofinansowanie na wymianę samochodu.
480	Skoro strefa ma być czysta, to może od razu wprowadzić w uchwale przepisy porządkujące ruch rowerów i hulajnóg, zwłaszcza ich parkowanie, a jednocześnie wprowadzić jakieś udogodnienia dla transportu zbiorowego, tak żeby odejście od samochodów miało jakikolwiek sens społeczny, a nie tylko zmianę starego auta na nowe. Proponował bym powołanie jakiegoś zespołu konsultacyjnego w sprawie infrastruktury rowerowej, żeby można było proponować małe a potrzebne zmiany, takie ulepszenia które widzą tylko użytkownicy ścieżek rowerowych, i te propozycje mogłyby być efektywnie realizowane przez tą radę/komisję. To by był ogromny krok naprzód w zachęcaniu krakowian do czystego transportu.
481	Za duża strefa i wysokie normy do spełnienia
482	Zbyt surowie restrykcje odnośnie normy dla oleju napędowego co do normy euro 5 proszę o zmianę na euro 4
483	Żadnej strefy. To czysty ekoterrorizm!!!
484	Strefa Czystego Transportu powinna zacząć obowiązywać wcześniej niż w lipiec 2024 i 2026.
485	Proponuje całkowicie zrezygnować z tego projektu bo w końcu ludzie się wyprowadzą z Krakowa i nikt wam podatków nie będzie płacił.
486	1. Do czasu ujednoczenia naklejki przynajmniej w Polsce należy wstrzymać wszelkie prace nad projektami SCT (cała szyba w naklejkach - idiotyzm). 2. Mam diesla X.2009 Euro 4, mieszkam w Kurdwanowie, mam 58 lat i prowadzę niewielką działalność - projekt uchwały jest po prostu chory - (mam się wyprowadzić, protestować, a może przewidujecie jakieś dofinansowania do zakupu elektryka - tylko gdzie go naładuję?) 3. Ograniczenie ruchu w okresie pandemii pokazały, że smog i inne szkodliwe zanieczyszczenia w niewielkim stopniu zależą od ruchu pojazdów (np. część niemieckich miast wycofuje się z chorych przepisów).
487	Proponuję najpierw zrobić dopłaty do nowszych samochodów aby ludzi było stać na nowszy samochód, a nie wprowadzać uchwały. Ludzie nie jeżdżą starymi samochodami bo chcą, ludzie jeżdżą starymi samochodami bo nie stać ich na lepsze-nowsze.
488	Proponuję wprowadzić dopłaty do wymiany aut jak to miało miejsce przy wymianie pieców
489	Z uwagi na kryzys, ceny energii, brak dostępności nowych aut wprowadzanie SCT mija się z celem.
490	strefa powinna obejmować tylko obszar starego miasta
491	1. Jako mieszkaniec Krakowa i posiadacz samochodu wyprodukowanego w latach 90-tych stanowczo protestuję. Mój pojazd ma aktualne badania techniczne, jest wyjątkowo zadbane, mam go od 12 lat i

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	nie zamierzam się z nim rozstawać. 2. W ogóle cały pomysł SCT uważam za głupi i będący kolejnym przykładem bezrefleksyjnego powtarzania niekoniecznie mądrych rozwiązań stosowanych na zachodzie Europy. 3. W przypadku wprowadzenia tej nieszczęsnej SCT absolutnie wyłączeni spod jej jurysdykcji powinni być wszyscy mieszkańcy Krakowa już posiadający samochody niespełniające ustalonych norm emisyjnych. 4. W przypadku wprowadzenia w życie SCT uważam, że powinna być płatna możliwość wjazdu zgodnie z art.39 ust.5 ustawy z 18 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
492	Nie
493	Nie!
494	Co ma zrobić stały mieszkaniec Starego Miasta, posiadający auto z 2020 roku, diesel euro 4.
495	Z zakresu obowiązywania uchwały powinno być wyłączone użytkowanie samochodu przez mieszkańców w celu opuszczania miasta oraz przyjazdu do miejsca parkowania samochodu spoza jego granic. Ruch taki nie jest bowiem poruszaniem się samochodem w ramach granic miasta, lecz jest ruchem międzymiastowym lub pozamiastowym. Mieszkaniec Krakowa powinien mieć możliwość posiadania samochodu niespełniającego uchwalanych norm, jeśli ma on zamiar poruszać się tym samochodem poza granicami miasta. Powinno być również dozwolone osobom spoza Krakowa dojechanie samochodem niespełniającym norm do parkingów park&ride. Zdaję sobie sprawę, że formalne ujęcie tych uwag oraz praktyczna kontrola celów poruszania się w granicach strefy może być problematyczna lub wręcz niemożliwa, jednak dowodzi to moim zdaniem przesadnej restrykcyjności rozwiązań zaproponowanych w proponowanej uchwale. Rozwiązaniem częściowo odpowiadającym na powyższe kwestie mogłoby być wyłączenie z zakresu obowiązywania uchwały obwodnic miasta oraz głównych dróg wylotowych.
496	dobry projekt
497	Tragiczny pomysł. Zakazano już kominków, a smog jest. Huta została praktycznie wyłączona, a smog jest. Skończyć z dzikim zabudowywaniem miasta w pierwszej kolejności, a nie ograniczać prawa mieszkańców i wymuszać na nich wymianę samochodów.
498	Zróbcie referendum, w którym udział mogą wziąć osoby zameldowane w Krakowie. SCT ma być dla mieszkańców, a nie przeciwko prawdzie? Dlatego wypadało by się zapytać co na ten temat sądzą mieszkańcy (Za/Przeciw).
499	Projekt jest skierowany przeciwko mieszkańcom i wymusza drogie inwestycje w nowe samochody. Niestety jak zawsze w Krakowie nic w zamian. Może dopłaty do kosztów poniesionych na wymianę samochodu? Oczywiście niemożliwe. Może warto się skupić na ograniczeniu bezładnego zabudowywania Krakowa i zamykaniu dróg przewietrzania? Kolejnym krokiem powinno być nakazanie wyprowadzenia się mieszkańców z miasta.
500	jestem przeciw
501	Ta propozycja jest dla mnie nie do przyjęcia
502	Drogi krajowe i wojewódzkie, finansowane z podatków wszystkich obywateli powinny zostać wyłączone spod jurysdykcji 'jedynie' mieszkańców Krakowa. Mieszkańcy województwa nie mogą być zakładnikami mieszkańców Krakowa, podobne regulacje we wszystkich miastach w regionie, spowodują, że zabraknie szyby na naklejki...
503	1) SCT jest zbyt duża, szczególnie rzuca się to w oczy w przypadku ATW, które jako główna droga przelotowa powinny być wyłączone ze strefy 2) sama idea SCT jest zła i nie przynosi żadnych pozytywnych tylko generując koszty
504	Nie powinna dotyczyć całego miasta
505	Projekt uchwały jest niezgodny z założeniami SCT która miała powstać na terenie Krakowa. W pierwszym etapie zakaz miał dotyczyć samochodów benzynowych Euro 4 (a nie 3), a w drugim etapie diesli Euro 6 a nie Euro 5
506	Majchrowski ile jest warty twój samochód???? Tobie to dobrze kolzeczko deweloperów. Ja mam corse z 1999r. Za rok będę musiał na nogach po Krakowie chodzić. Mam nadzieję że cię wtedy spotkam gdzieś na plantach
507	Ten projekt to dyskryminacja ludzi, których nie stać na nowsze samochody. Pojdziemy do sądów jak

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	to wprowadzicie albo wywieziemy was na taczkach! Moze was prezydentow, radnych, urzednikow stac dzisiaj na nowe samochody, ale nie nas. Krakow to nasze miasto a nie wasze!!!! Nie wiem czy prezydent majchrowski ma samochod, ale jesli zabronicie mi jezdzic moim starym to poprosze profesora o jego samochod. Jestescie banda nieudacznikow , betonujecie cale miasto i macie układy z deweloperami. Czas zeby abw sie wami zainteresowala
508	Ta uchwała jest zbyt restrykcyjna i doprowadzi do wykluczenia wielu mieszkańców. Jeśli wejdzie w życie to przestanę płacić podatki w Krakowie i przeniosę się do innego urzędu skarbowego. Nie stać mnie na zakup nowego auta, a działanie radnych jest tylko w interesie koncernów motoryzacyjnych
509	Mam samochod z roku 1998 , benzyna, jest w bardzo dobrym stanie . Nie zamierzam go zmieniac. Jesli wejdzie ta ustawa zglosze sprawe do sądu o dyskryminacje i zabrania mi nanarzędzia do życia pracy, a co za tym idzie narazenie mojej rodziny na niebezpieczenstwo. Zamierzwm rowniez wtedy utworzyc ruch ludzi tak samo pokrzywdzonych jak ja i zamierzam protestować pod magistratem i domem prezydenta Krakowa .zaparkuje tam swoj pojazd i przykuje sie do niego
510	Obniżenie normy z euro 5 do euro 4 od 2026roku
511	Obniżenie normy z euro 5 do euro 4 od 2026roku
512	Jestem na nie. jak zwykle głównie Krakowianie dostaną po kieszeni, a okolica i tak kopci
513	Doprowadzicie tylko do ograniczenia ruchu turystycznego bo ludzie będą się bali przyjeżdżać nawet do rodziny starszym autem. A co z autami np. z USA – do jakich norm ich zaliczycie – przyjadę Fordem Mustangiem 5,2 Shelby z 2017 roku turystycznie – moge wjechać w strefę SCT? Najpierw nauczcie się sprawdzać poziom emitowanych zanieczyszczeń w pojazdach i na tej zasadzie dopuszcząć ich do ruchu w mieście. Od tego jest chyba Stacja Kontroli Pojazdów i Policja.Z poważaniem
514	Proponuję jednak nie łagodzić kryteriów emisyjności. Odroczenie w czasie i wyjątki to wystarczające łagodzenie. Posiadanie samochodu w tak dużym mieście to nie prawo, lecz fanaberia.
515	Świetny pomysł w obecnej formie.
516	Dokładne określenie możliwości wjazdu do sct samochody z instalacją LPG. Proszę o wydłużenie terminu wejścia przepisów dla pojazdów typu TAXI (z uwagi na okres umów/leasingów dla zakupionych samochodów)
517	W mojej ocenie taki projekt niczego nie zmieni odnośnie czystości powietrza. Nowsze samochody teoretycznie spełniające normy Euro 5 i wyżej z uszkodzonym silnikiem lub wyciętym filtrem DPF przepuszczającym spaliny i olej do wydechu są prawdziwym zagrożeniem! W szczególności widać to po silnikach diesla, na które była moda po 2000 roku, i co widać ewidentnie z ich rury wydechowej! Uzależnianie wjazdu aut od wieku to bujda! Starsze auto benzynowe z zadbanym silnikiem albo na LPG emituje znacznie mniej trujących związków niż wszystkie nowsze diesle. Uzależnianie wjazdu do miasta od wieku czy norm EURO to bajka w którą chcą wierzyć dycydenci. Wystarczy, że założymy że stare samochody miały małe silniki jak Fiat 126p czy UNO czyli od 0,6 do 1,0 litra pojemności i takich było 50% przypuszczalnie 30 lat temu. Dzisiaj mamy modę na duże auta typu SUV lub terenowe albo sportowe o pojemności średnio 3,0 albo 5,0 litra (w dieslu)! Wystarczy że takich „nowych” aut przybędzie o 30% i żadne normy wiekowe nie ograniczą ilości spalin czy związków trujących!
518	Ze względu na dobro mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców, a szczególnie osób uboższych, uważam, że zakazem powinny być objęte jedynie pojazdy zarejestrowane przez właścicieli spoza Krakowa. Mieszkańcy powinni mieć prawo "dojechać do domu", niezależnie od tego, na jaki samochód mogą sobie pozwolić. Przedsiębiorcy powinni mieć możliwość świadczyć usługi lokalnie, bez konieczności wymiany auta na nowe.
519	Co z samochodami zabytkowymi ? I starymi samochodami mieszkańców? Czy miasto będzie do nich dopłacać? I co z samochodami typu maluch., syrena itp które nie mają rejestracji zabytkowych??
520	Nie potrzebujemy tego
521	Samochody osobowe które są zarejestrowane przed 1 Stycznia 2023 powinny mieć prawo do w jazdu w strefę.
522	nie zgadzam się z tym projektem
523	Wyłączenie ze strefy mieszkańców danego obszaru.
524	sprawny samochód, zarejestrowany ma prawo jeździć, pomysł po prostu głupi, na

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

525	Pomysł *, może odkupicie mój samochód a nie ja Putinowskiej Rosji. Może radni przestana za nasze pieniądze wynajmować parking od Feranciszkanów.
526	Wyłączenie Krakowa z ruchu , który i tak jest utrudniany notorycznie przez remonty i objazdy nie jest żadnym rozwiązaniem. Uchwała jest w całości do odrzucenia. Należy zająć się dzika deweloperska i budowaniem biurowców i apartamentowców gdzie się da , a nie zamykaniem kolejnych miejsc z ruchu. Zgłaszam sprzeciw do uchwały jako całości.
527	Jest ok.
528	Projekt w całości powinien trafić na śmietnik. Dlaczego prawo ma działać wstecz? Jak Kowalski kupił x lat temu samochód dopuszczony do ruchu, to nie można mu teraz zabraniać jego używania w jakichś wymyślonych strefach! Wszystkie zarejestrowane dotychczas pojazdy, mają prawo jeździć po mieście.
529	Zgadzam się z tym iż, samochody z normą Euro 3 i od 2000r produkcji powinny mieć możliwość wjazdu na teren Krakowa. Dobra propozycja i rozsądna.
530	Zbyt restrykcyjne. Strefa za duża. Spaliny nie wpływają na zanieczyszczenie (patrz wyniki z okresu pandemii)
531	Taka strefa nie jest potrzebna
532	Samochody zabytkowe powinny być wyjęte spod uchwały. Nie mam też przekonania że samochody z silnikiem Diesla wyprodukowane po 2010 roku powinny być uznane za zatrważające środowisko. Co z samochodami dostawczymi które w 90 procentach mają silniki diesla?
533	Powinno to być ogólnopolskie, te same nalepki w całej Polsce, a nie każda gmina inne. Do tego powinna być norma EURO tak samo na niej
534	Proponuję przyspieszyć okres wprowadzenia zapisów dotyczących terenów całego miasta odpowiednio 1.07.2024 - 31.01.2026 dla pojazdów z pierwszej grupy oraz 1.02.2026 dla drugiej grupy. Dodatkowo w ramach kontroli doposażyć Straż Miejską w czujniki do pomiaru jakości spalin.
535	Młodzi ludzie prędzej czy później wpadną na pomysł rejestracji samochodu starszego niż zapisane w ustawie na swoją babcie lub dziadka pod warunkiem, że ukończyli 70 lat. Pomyślcie o młodych ludziach którzy na ogół nie zarabiają dużo. Gdyby znaleźć sposób na to, żeby mogli zostać nagrodzeni (np. w postaci dopłat) to zachęciłoby ich to do kupna auta, które jest bliższe parametrom wymaganym po 06.2026. Zachęcajmy, edukujmy i pomagajmy.
536	Objęcie całego Krakowa SCT jest nierozsądnym rozwiązaniem. SCT powinna obejmować tylko obszar zabytkowej części starego miasta i śródmieścia. Wątpliwy też wydaje się sens całej uchwały SCT gdyż ze względu na kulejący transport publiczny nie zatrzyma ona potoku pojazdów wlewających się z każdej strony do miasta. Uchwała jest działaniem pozorowanym ma charakter szykany wąskiej grupy posiadaczy pojazdów i w żadnym stopniu nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych ani czystego powietrza. Najlepiej byłoby ją w całości odrzucić i zająć się rzeczywistymi działaniami na rzecz jakości powietrza - rozwiązaniem jest lepszy transport publiczny zachęcający do przesiadki właścicieli wszystkich pojazdów.
537	Wystarczy sprawdzać sprawność aut, które poruszają się po centrum i wyeliminować ciężkie pojazdy spalinowe, które mimo najnowszych norm mają sporą emisję. Nie zgadzam się na eliminację osobowych diesli do euro 5. Wuro 3 powinno tu być granicą.
538	Należy uwzględnić pojazdy nabyte w drodze spadku, których jest się jednocześnie współwłaścicielem. Chodzi o to, że jeśli jestem współwłaścicielem pojazdu wraz z osobą zmarłą i po przeprowadzeniu postępowania spadkowego stanę się jego jedynym właścicielem (stanie się to w po 1 stycznia 2023) to nie należy tego traktować jako nabycie pojazdu po 1 stycznia 2023 lecz PRZED 1 stycznia 2023.
539	Zapomniano o pojazdach na lpg - w takiej formie uchwały nie będą one mogły wjechać do miasta. Proszę to poprawić
540	Wyłączenie ze strefy tras dojazdu do szpitali, sądów i instytucji publicznych, w taki sposób aby nie ograniczać obywatelom dostępu do instytucji finansowanych przez wszystkich mieszkańców, a lokalizowanych w obrębie strefy. Ponadto, czy istnieje potrzeba, aby każdy mieszkaniec województwa posiadający pojazd spełniający wymagania występował o nalepkę, aby w razie potrzeby dojechać do szpitala np. na SOR lub specjalistyczne badania z małym dzieckiem?
541	Jestem stanowczo na NIE, ta uchwała jest krzywdząca i nie sprawiedliwa

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

542	Zaproponowane propozycje są zbyt mało restrykcyjne
543	Nie popieram, szczególnie jeżeli chodzi o objęcie całego miasta.
544	Uważam za fatalny pomysł aby biedne osoby które jeżdżą starymi samochodami z konieczności przecież zmuszać do kupna samochodu. Przecież ich na to nie stać, ich stare auto nie jest nic warte na rynku. I jeszcze w czasach kryzysu, inflacji. Koszt mieszkania w Krakowie robi się nie do wytrzymania. Miasto ma być tylko dla bogatych? Mieszkam na Krowodzy i jestem nauczycielem. Zarabiam 3700zł na rękę. Co mam zrobić? Wyprowadzić się? Pomysł bogatych dla bogatych.
545	1 Niedopuszczalnym jest aby Strefa Czystego Transportu obejmowała swoim zasięgiem całe miasto. 2. Co z osobami przyjezdnymi, które przyjeżdżają do Krakowa załatwić sprawy urzędowe na szczeblu wojewódzkim, lub co gorsza przyjeżdżają skorzystać ze służby zdrowia i nie są w stanie skorzystać z komunikacji miejskiej? Czy będą musiały zostawiać samochody na rogatekach i resztę drogi iść pieszo? 3. Jakie parkingi P+R ma zamiar miasto wybudować aby zatrzymać wjazd samochodów do SCT i dać ludziom możliwość przesiadki na komunikację zbiorową? 4. Kryterium roku produkcji jest najgłupszym z możliwych. Jest wiele modeli samochodów, które mają dokładnie ten sam silnik i taka sama emisję spalin, ale były produkowane przez kilka lat przez co może się okazać że z dwóch identycznych samochodów jeden może wjechać w drugi nie bo jest półmroku różnicy w dacie produkcji. 5. Co z przedsiębiorcami? Co ze służbami miejskimi? Rozumiem, że od wprowadzenia SCT wszelkie śmieciarki, polewaczki, urządzenia do utrzymania czystości będą zero emisyjne?
546	Problemem Krakowa jest smog z okolicznych wiosek, nie od samochodów
547	bardzo dobrze wiem że macie w * głos mieszkańców ale i tak wyrażę swoje zdanie, ograniczenia powinny dotyczyć w przypadku diesli norm do euro 4, a zakaz powinien obejmować obszar do 3 obwodnicy. Nie mierzcie mieszkańców Krakowa swoją miarą, ludzie nie zarabiają dużo jak wasz dyrektor franka aby móc sobie kupić samochód z nowoczesnym silnikiem benzynowym.
548	Promowanie najbogatszych. Najbogatsi w nowych autach mogą jeździć a plebs starszym autem do komunikacji miejskiej która nie działa.
549	Absolutnie nie zgadzam się. To dyskryminacja właścicieli starszych samochodów. Nie stać mnie na zakup nowego samochodu.
550	Jest ok
551	Ok
552	Wprowadzenie dopłat do wymiany starych samochodów
553	Niema zgody na takie antyludzkie pomysły nigdy
554	SCT do kosza
555	W pełni zgadzam się.
556	Zastanawiam się jak będzie odbywać się weryfikacja pojazdów jeżdżących skoro na chwilę obecną gminy nie mogą stawiać "radarów" - a przydałby się monitoring na każdej drodze prowadzącej do strefy
557	to jest skandal i dyskryminacja osób których nie stać na nowe auta .Mam niepełnosprawnego syna i chorą matkę mieszka w starym mieście jestem tam codziennie .Nie zamierzam się stosować do tego przepisu nie jesteśmy krajem na tyle bogatym żeby wprowadzać takie przepisy które godzą w najuborzonych anormalne życie będzie tylko dla bogatych .Może ktoś z zykid będzie nosił mojego syna na plecach jak deszcz pada najlepiej albo niech mi nowe autko kupi.Moje auto yo diesel z dpf i wiele tych nowych pseudo ekologicznych aut kopci bardziej od niego nigdy nie będzie zgody na takie żeczy.
558	Zmiany są zbyt restrykcyjne nie stać nas na tak szybką wymianę samochodów, ściśle centrum można zrozumieć ale całe miasto , to jest nie poważne zwłaszcza przy szalejących cenach samochodów i inflacji. Jestem przeciwny tak rozbudowanej wersji SCT.
559	Strefa powinna dotyczyć wyłącznie przyjezdnych ,a nie mieszkańców Krakowa
560	Nie może dotyczyć mieszkańców tylko osób z poza krakowa
561	Ograniczenie strefy do Kazimierza.
562	Zmiana terminu na ok 2030 oraz ograniczenie STC do centrum miasta.Ludzi nie stac na
563	pomysłodawców wystać do psychiatryka na Babinskiego
564	Mam samochód z 2002 roku pracuje jako kierowca komunikacji miejskiej.Zacztnam pracę o g.3.30 i

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

	nie mam czym dojechać do pracy . ** jak i moje osiedle nie ma nocnej linii zarobki wiadomo jakie są mam kredyt nie stać mnie na kupno nowego samochodu .Aktualnie samochód przechodzi przeglądy ,jak wy sobie wyobraża IE że wszyscy pracuje w urzędach lub w korporacji i mają pieniądze na elektryczne samochody ?Moja matka jest osób niepełnosprawną mieszka koło Bochni tam nie ma żadnej komunikacji w weekend .O ! Ja sobie nie wyobrażam żyć w takim państwie gdzie tak niszczy się swoich obywateli ! Jesteście oderwani od rzeczywistości a konsultacje myślę że są hamowane przez pseudo aktywistki 🌈 i tego typu osoby ! Jeszcze teraz wszystko takie drogie człowiek klepie biedę a wy zajmujecie się JAK jeszcze bardziej dobić człowieka ! * ! Do * z taką krakowską polską władza ! Życ się odniechciewa !
565	Projekt należy odrzucić
566	ATW w SCT? Czy ktoś tam u was na głowę upadł? Stare miasto, planty, tam gdzie już jest ograniczony ruch OK, ale ATW, które są trasą tranzytową przez miasto, w którym komunikacja kuleje i jest obcinania, brak metra i wszędzie są korki? To strzał w kolano! Gdyby głupota umiała fruwać, SCT razem ze swoimi autorami właśnie opuszczaliby atmosferę. Nie pozdrawiam!
567	Chyba was * ze strefą obejmującą cały kraków, jak normalny człowiek ma niby dojechać do pracy? Ograniczoną i * komunikacją miejską która jest coraz droższa i ciągle ucinane są istniejące kursy i linie? * was z tą * ekologią, nawet jakby zlikwidować wszystkie samochody spalinowe to by to * dało bo cały smog w krakowie to efekt spalania śmieci w piecach we wsiach dookoła krakowa. *, bez pozdrowienia
568	SCT to pseudoekologiczny wymysł, patologia, która nigdy nie powinna ujrzeć światła dziennego. Hipokryzja w najczystszej postaci, która niczego nie zmienia, a dodatkowo bezpardonowo uderza w swobody obywatelskie pod płaszczykiem ochrony środowiska próbując likwidować transport prywatny.
569	SCT dozwolona dla samochodów elektrycznych oraz z instalacją LPG, CNG. Zamontowanie systemu kamer na wjeździe - współpraca z policją w celu weryfikacji wjeżdżających samochodów.
570	Cały ten pomysł z SCT to jedna wielka kpina, hipokryzja i ekobekkot. To bezczelne zabijanie transportu prywatnego i ubezwłasnowolnienie mieszkańców w imię pseudoekologicznych populizmów. Niczego to nie zmienia jak wykazują badania w całej Europie, jedyne co to zamoebicie miasto w skansen dla turystów i właścicieli hosteli. Nie zgadzam się na decydowanie za mnie i rozporządzanie moim majątkiem.
571	Propozycja ograniczenia poruszania się najbardziej emisyjnymi pojazdami jest jak najbardziej słuszna, natomiast proponowane wymogi powinny być gradualnie podnoszone z uwzględnieniem pogarszającej się sytuacji materialnej większości obywateli. Próg początkowy jest jak najbardziej słuszny i nie powinien spowodować paniki na rynku samochodowym.
572	Strefy Czystego Transportu w Krakowie nie powinny obejmować dróg krajowych i wojewódzkich, gdyż uniemożliwi to tranzyt na trasach ogólnokrajowych i regionalnych
573	Drogi krajowe powinny zostać wyłączone ze Strefy Czystego Transportu w Krakowie
574	Mam swojego 22 letniego Jeepa. Ma normę Euro 3, diesel. Mam go sprzedać? Mam go trzymać w garażu i na niego patrzeć, mam się wyprowadzić poza Kraków. Stać mnie na inny samochód, ale nie chce zmienić. Bo to mój kochany złom. I co Panowie, wiem, macie rowery i nie macie pojęcia o spaniu pod namiotem, bo tam nie ma latte na owsianym. Dramat z Wami.
575	Jeżeli strefa czystego transportu ma obowiązywać to jedynie w śródmieściu, objęcie zakazem całego miasta to pozbawienie tysięcy mieszkańców możliwości dojazdów do pracy, szkoły itd.
576	Czy mieszkańców też obowiązują te normy?
577	Objęcie SCT tak dużego obszaru jak w projekcie (całe miasto) jest działaniem uderzającym zarówno w pasjonatów klasycznej motoryzacji, jak i osoby mniej zamożne, które po prostu nie są w stanie zakupić nowego samochodu a z różnych przyczyn muszą się nim poruszać. Dodatkowo nie został przewidziany żaden wyjątek dla mieszkańców miasta, posiadających auta zarejestrowane na terenie Krakowa. Wprowadzenie uchwały w obecnym kształcie de facto uniemożliwi tym osobom korzystanie ze swojej własności, mimo iż pojazd będzie legalnie zarejestrowany, będzie posiadał ważne badanie techniczne oraz ubezpieczenie. Projekt oceniam w całości negatywnie.
578	Ggfff

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

579	"Dodatkowo, dbając o szczególne potrzeby osób starszych, bezterminowym wyłączeniem objęto pojazdy, których właścicielami są osoby w wieku co najmniej 70 lat. Należy także dodać, że zgodnie z zapisami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wyłączeniem objęte będą również pojazdy do przewozu osób niepełnosprawnych." Czyli jeżeli jestem właścicielem firmy busiarskiej spoza Krakowa i mam w swojej flocie 30 sztuk kopczących mercesów z lat '80 to po zarejestrowaniu na babcię wciąż będę mógł nimi wozić ludzi w mieście?
580	Jest to zły pomysł aby w obliczu panującej inflacji i ogólnie podwyższonych kosztów życia wprowadzać taką strefę w Krakowie.
581	przepisy są zbyt łagodne i mogą prawie nic nie zmienić w sprawie jakości powietrza. Jaki procent samochodów zostanie wyeliminowany? Gdzie kierowca 20 letniego diesla będzie mógł zostawić swój samochód jadąc do Krakowa? Należałoby zapewnić dojazd do parkingów P&R na obrzeżach miasta dla wszystkich samochodów
582	Proponowałbym eutanazję kierowców, a dlaczego zestrykami nie zostali objęci : piesi, pedalarze, rolkarze, hulajnojarze?
583	Cała ta strefa jest niepotrzebna. Dyskryminuje biedniejszych, a w żaden sposób nie przyczyni się do poprawy jakości powietrza w Krakowie. Ponieważ majchroś pozwolił zabudować całe miasto.
584	Rozumiem że centrum może być objęte strefą ale nie dalsze obszary poza centrum.
585	Nie przesadzajmy żeby strefa obejmowała cały Kraków.To już chore i skazuje wiele osób.
586	Niskie wymagania. Głównie dotknie to samochody z silnikiem diesla. Oczywiście strefa na całe miasto. Zwolnią się miejsca parkingowe.
587	Diesel spełniający euro 4 powinien być dopuszczony,większość z nich posiada pdf, zważywszy na wysokie koszty zakupu samochodów w dzisiejszych czasach.
588	Wyłączenie motocykli z ograniczeń ze względu na wprowadzenie norm euro 4 o wiele później niż dla samochodów
589	Brakuje w uchwale osobnej kategoryzacji pojazdów zasilanych paliwem LPG, które jest czystsze w spalaniu niż olej czy benzyna.
590	Pojazdy wyposażone w instalację LPG powinny mieć osobną kategorię, ponieważ we wszystkich parametrach jakościowych spalin są najbardziej ekologiczne.
591	Diesel rok 2006 posiada pdf również mógłby być dopuszczony
592	Proszę o nie blokowanie możliwości wjazdu samochodom z silnikiem Diesla w miejsce, gdzie mam firmę.
593	Tej strefy w ogóle nie powinno być. Chcemy tu normalnie żyć a nie w skansenie
594	Darmowa komunikacja miejska lub przynajmniejponad polowe tańsza i wprowadzić jeszcze surowsze restrykcje niż od 1 lipca 2026 od razu.
595	Nieludzkie
596	W związku z objęciem strefą granic administracyjnych miasta należy się zastanowić czy ze strefy nie wyłączyć głównych ulic doprowadzających do węzłów autostradowych po zewnętrznej stronie IV obwodnicy. To jest ulic: Brzeska, Igołomska, Trakt Papieski, Wielicka - fragment, Zakopiańska - fragment, Skotnicka- fragment, Krakowiaków/Przemysłowa - przy węźle Bielany, Kocmyrzowska - fragment
597	Wyłączenie z załącznika 2 punkt 7 dotyczące pojazdów służb które nie są pojazdami specjalnymi ograniczyć czasowo do 30 czerwca 2026
598	Zaostrzyć normy dla silników benzynowych do EURO 4 w docelowej wersji strefy
599	Zaostrzyć normy dla silników diesla do EURO 6 w docelowej wersji strefy
600	Wykreslić wyłączenie dla osób powyżej 70 lat. Nie jest możliwa kontrola takiego pojazdu bez jego zatrzymania i wylegitymowania kierowcy
601	Okres przejściowy skrócić do 30 czerwca 2025
602	Wprowadzić strefę od 1 lipca 2023
603	Urzędników jest 3x za dużo i z nudów wymyślają głupoty. Jestem na nie
604	nie powinno to dotyczyć osób mieszkających i płacących podatki w Krakowie - takie osoby powinny być zwolnione z wszelkich zapisów uchwały. Dla przyjezdnych powinno być od razu EURO 6

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

605	Jestem za zwiększeniem wymaganych. Od 2026r. norm Euro, jakie musi spełniać pojazd w SCT. Od 2026r. ciągle wjazd będą miały ok. 18 letnie diesle i ok. 26 letnie pojazdy benzynowe.
606	Jestem przeciwny wprowadzeniem strefy
607	Popieram wprowadzenie SCT w takiej postaci, w szczególności wyłączenie dla osób 70+
608	nie wprowadzać...
609	przede wszystkim, aby taki projekt miał sens, krakowskie służby musiałyby zacząć egzekwować przepisy ruchu drogowego, obecnie ani SM ani Policja nie robię tego w stosunku do nielegalnie parkujących, jak również poruszających się niezgodnie z przepisami (rowerzyści i samochody na chodnikach), w teorii mamy przepisy które takie zachowania niwelują, w praktyce w Krakowie nikt tego nie pilnuje, nie ma codziennych patroli i kontroli, a jedyna szansa na interwencję to zgłaszanie wykroczeń przez mieszkańców, którzy tym samym muszą wyreczacz służby, a i tak w najlepszym wypadku na interwencję czekać trzeba kilka godzin
610	Czy będą jakieś kary/opłaty za wjechanie do SCT pojazdem nie spełniającym wymagań? Kto to będzie weryfikować? Czy dla mieszkańców ta sama zasada? Bo już "wjechali" własnym pojazdem do strefy(np parkują na parkingu?)
611	Legalny, licencjonowany (licencje wydane m.in. przez Miasto Kraków) powinien być zrównany uprawnieniami do pojazdów taxi w kwestii ewentualnych ustępstw.
612	tak
613	powinna być
614	Nie wprowadzać strefy.
615	Nalepka nie powinna zawierać nazwy miejscowości. Powinna być jedna nalepka na cały kraj.
616	Euro 5 powinno być przynajmniej do 2028 roku
617	Test

Legenda:

* - oznaczono * ze względu na niecenzuralność wypowiedzi

** - dane osobowe osoby fizycznej

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

3. Podsumowanie uwag zgłoszonych przy użyciu formularza online

Analiza uwag zaprezentowanych w tabeli 1 wskazuje, że blisko 2/3 osób biorących udział w konsultacjach nie neguje projektu ustanowienia SCT w Krakowie, w tym 1/3 wyraża stanowcze poparcie dla SCT. 1/3 uczestników konsultacji stanowczo sprzeciwia się projektowi wdrożenia rozwiązania.

Przytłaczająca większość wyżej zaprezentowanych uwag ma charakter merytoryczny, ściśle związany z zaprezentowanym projektem uchwały o ustanowieniu SCT w Krakowie. Wśród nich dominują uwagi obejmujące propozycje korekt zapisów uchwały, dotyczących różnych aspektów SCT, w tym zagadnień związanych z:

- podstawami identyfikacji pojazdów jako uprawnionych lub nieuprawnionych do wjazdu i poruszania się po SCT;
- harmonogramem wdrożenia SCT;
- proponowanymi wyłączeniami/wyjatkami wobec regulacji SCT;
- proponowanym obszarem obowiązywania SCT;
- różnicowaniem lub nieróżnicowaniem podejścia do mieszkańców/niemieszkańców SCT.

Wśród zgłoszonych uwag są także krótkie komentarze, aprobatywne lub dezaprobatywne, odnoszące się do planu ustanowienia SCT jako całości, bez nawiązywania do jego szczegółowych aspektów.

Zdecydowanie najmniej liczną kategorię wyżej zaprezentowanych uwag obejmują komentarze ad personam lub bezpośrednio nie związane z istotą przedmiotu konsultacji społecznych.

Wyżej zaprezentowane, merytoryczne uwagi odnoszące się do przedmiotu konsultacji społecznych, zostaną poddane analizie na etapie finalizowania projektu uchwały o ustanowieniu SCT w Krakowie.

4. Kluczowe wnioski płynące z konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne ujawniły nie tylko duże merytoryczne zaangażowanie ich uczestników w proces finalizowania zapisów projektu uchwały o ustanowieniu SCT w Krakowie, ale i dość spore poparcie dla tego rozwiązania. Zdecydowana większość uwag, komentarzy, postulatów i propozycji zgłoszonych w trakcie konsultacji była ukierunkowana na udoskonalenie rozwiązań prowadzących do, z jednej strony, pożądanego przez wszystkich efektu w postaci poprawy jakości powietrza w mieście, z drugiej zaś strony – możliwie nieuciążliwego, dla użytkowników przestrzeni miejskiej, zakresu i trybu wdrażania wymogów SCT.

Mając powyższe na uwadze, na etapie finalizowania zapisów projektu uchwały o ustanowieniu SCT, należy przede wszystkim:

- dążyć do sformułowania zapisów uchwały, które będą pozwalały na osiągnięcie kompromisu pomiędzy najliczniej reprezentowanymi w konsultacjach oczekiwaniami ich uczestników odnoszącymi się z jednej strony do zaostżenia

wymagań SCT, a z drugiej strony związanymi z łagodzeniem wymagań oraz zrewidowaniem konieczności objęcia SCT obszaru całego miasta;

- doprecyzować zapisy dotyczące wyłączeń od zasad SCT, w tym w zakresie objęcia tymi wyłączeniami motocykli;
- doprecyzować zapisy odnoszące się do konieczności oznaczania pojazdów uprawnionych do wjazdu i poruszania się po SCT nalepką, w tym w zakresie respektowania nalepki wydawanej przez inne gminy oraz miejsca umieszczania nalepki na pojazdach nie posiadających przedniej szyby.

Wśród zgłoszonych uwag pojawiły się również i takie, które wskazywały na niezrozumienie pewnych kwestii odnoszących się do idei i zakresu funkcjonowania SCT, co powinno stanowić wskazówkę w zakresie formułowania treści i przekazów kampanii informacyjno-edukacyjnej, planowanej do realizacji po przyjęciu uchwały ustanawiającej SCT w Krakowie.